

MONTERÍA POLO DE DESARROLLO Y COMO EPICENTRO
ESTRATEGICO INTERMEDIARIO DENTRO DE UNA SUBREGIÓN
POLINUCLEAR, EN EL SUR OESTE DEL CARIBE COLOMBIANO.

Maestría en Urbanismo y
Desarrollo Territorial



UNIVERSIDAD DEL NORTE
Barranquilla – Atlántico

Montería – Colombia
2015

MONTERÍA POLO DE DESARROLLO Y COMO
EPICENTRO ESTRATEGICO INTERMEDIARIO
DENTRO DE UNA SUBREGIÓN POLINUCLEAR,
EN EL SUR OESTE DEL CARIBE COLOMBIANO.

Tesis para optar a título de:

**Magister en Urbanismo
Y
Desarrollo Territorial**

Por: Arq. Luis Fernando Pretelt Blanco

Tutor: Günter Mertins

Dedicatoria

A Dios por ser apoyo constante y constructo de mi vida, permitiéndome con su infinita bondad, poder alcanzar mis objetivos.

A mis padres y mi tía Rocío, personas integras, ejemplos de esfuerzo y como modelos a seguir; en reconocimiento de todo su sacrificio y dedicación.

A mi hermana y familia, por ser cómplices en este afán de nuevos logros académicos.

Agradecimientos

Incontable es el apoyo recibido de parte de muchas personas para la elaboración de este documento: aportes, críticas constructivas, facilitación de datos como información y suministro de herramientas; han hecho posible la obtención satisfactoria de un buen material académico.

Agradezco a:

Al Excelentísimo Profesor Günter Mertins (Q. E. P. D.), mi tutor de trabajo de tesis por su interés en la temática abordada y sus importantes aportes, que permitieron dar forma, coherencia y sustancia a este trabajo.

A Rafael Tovar Vanegas, por la sugerencia de la temática, por los incalculables aportes, que desde su extenso conocimiento supo comunicar y que son reflejo en la profundización de este documento; a Florián Koch, Alex r. Jiménez, José J. Andrade, Olga Baquero y todo el profesorado participe de la segunda cohorte de la Maestría en Urbanismo y Desarrollo Territorial de la Universidad del Norte.

RESUMEN

La falta de seguimiento en los planes de desarrollo regional, evidencian la centralización del poder en solo una parte del territorio nacional. Esto significa un desequilibrio en la forma intervención del territorio y por tanto falta de competitividad; incidiendo en factores o variables fundamentales, incluso para producción territorial y las finanzas públicas; afectando de forma inmediata el ámbito socio-económico

En respuesta a ello este documento desde la temática “la región funcional” (conformación a partir de múltiples núcleos relacionados sistémicamente y en red), busca: como estrategia de conformación urbano–regional; generar premisas o visiones que promuevan el equilibrio territorial, a través de un Subsistema polinuclear, cómo instrumento de ordenamiento político y espacial; proyecta, equilibrar, direccionar, transformar, potencializar y manejar, de manera estratégica el potencial de progreso. Esto contempla aspectos motrices, funcionales y de carácter configurativo; entendiendo un conjunto de núcleos y centros urbanos, como un centro regional.

La constitución de este escenario determina una visión integral, estructurando un complejo vehículo que circula hacia la competitividad regional; involucrando todos los componentes que matizan la dinámica de progreso del espacio físico; asumiendo como elementos fundamentales la movilidad y las relaciones interurbanas; estimulando vínculos intermunicipales, que fortalecen la operación coordinada de la zona; generando importantes soportes, para una inversión externa que además promueve el mejoramiento de la calidad de vida de la sociedad involucrada. Esto fortifica de manera esencial la asociación institucional/ y de los entes gestores, acertando en una clara legibilidad, que facilita la lectura de este configurativo.

Esto gestionado principalmente por la ciudad intermediaria como elemento interconector entre; las grandes ciudades metrópolis y las de rango más pequeñas; siendo un ente territorial líder y dinamizador, de su área interna y de su hinterland.

Palabras claves: región polinuclear, constructo urbano-regional, escenarios regionales, red sistémica, estrategia de desarrollo, territorios intermediarios, polos de desarrollo.

ABSTRAC

The lack of monitoring of regional development plans, show the centralization of power in only part of the country. This means an imbalance in the territory intervention and therefore lack of competitiveness; or factors affecting fundamentals, even for territorial production and public finances; immediately affecting the socio-economic field

In response this document from the theme "functional region" (conformation from multiple systemically and related network cores), searching and urban-regional strategy formation; premises or generate visions that promote regional balance through a polynuclear subsystem, as an instrument of political and spatial planning; projected balance, address, transform, potentiate and driving, strategically potential progress. This includes motor, functional and configurational character aspects; understanding a set of cores and urban centers, as a regional center.

The constitution of this stage determines an integral vision, structuring a complex vehicle traveling towards regional competitiveness; involving all the components that qualify the dynamic progress of physical space; taking as fundamental elements of mobility and long distance relationships; encouraging inter-linkages that strengthen the coordinated operation of the area; generating important supports for foreign investment also promotes improving the quality of life of society involved. This fortifies essentially institutional / management bodies and association, by hitting a clear readability, which makes reading this conformational.

This mainly managed by the city as an intermediary between interconnect element; large cities and metropolises smaller range; It is a leading and dynamic local authority, its internal area and its hinterland.

Keywords: polynuclear region, urban-regional construct regional scenarios, systemic network development strategy, brokers territories, development poles.

TABLA DE CONTENIDO

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 1. | INTRODUCCIÓN..... | 2 |
| 1.1. | Presentación del problema..... | 5 |
| 1.2. | Justificación..... | 7 |
| 1.3. | Objetivos..... | 8 |
| 1.3.1. | Objetivo general..... | 8 |
| 1.3.2. | Objetivos específicos..... | 9 |
| 2. | MARCO DE REFERENCIA..... | 10 |
| 2.1. | Consideraciones teóricas..... | 10 |
| 2.1.1. | La ciudad intermedia y/o emergente (como intermediaria)..... | 10 |
| 2.1.2. | El Enfoque Urbano – Regional | 12 |
| 2.1.2.1. | Políticas y gestión..... | 16 |
| 2.1.3. | Teorías de sustento y económico para el desarrollo urbano regional..... | 18 |
| 2.1.3.1. | Teoría de los lugares centrales..... | 18 |
| 2.1.3.2. | Teoría de los sistemas..... | 20 |
| 2.1.3.3. | Teoría de los polos de desarrollo o de crecimiento..... | 20 |
| 2.1.4. | La Región polinuclear; génesis y evolución del concepto..... | 21 |
| 2.2. | Estado del arte..... | 24 |
| 2.2.1. | Evolución del tema..... | 24 |
| | A. Regionalmente (región - costa caribe)..... | 28 |
| | B. Ámbito nacional..... | 30 |
| | C. Ámbito internacional..... | 34 |
| 2.3. | Área de estudio: sur oeste del caribe colombiano; Montería, su rea departamental y municipios inmediatos a su límite territorial..... | 35 |
| 2.3.1. | Selección de núcleos urbanos en el territorio del suroeste del caribe colombiano | 35 |
| 2.3.1.1. | Características urbanas..... | 38 |
| 2.3.2. | Población y economía..... | 41 |
| 2.3.3. | Estructuración territorio - económica..... | 50 |
| 2.3.3.1. | Homogeneidad y heterogeneidad económico-social..... | 50 |
| 2.3.3.2. | Homogeneidad y heterogeneidad geográfico-espacial..... | 51 |
| 2.3.3.3. | Compacidad intrarregional..... | 57 |
| 2.3.4. | Funcionalidad sistémica-vial de la región que comprende el Suroeste del Caribe..... | 59 |
| 2.3.5. | Escala del conglomerado de los núcleos urbanos..... | 64 |

| | | |
|-----------|---|------------|
| 3. | CAPÍTULO 3 APUNTES METODOLÓGICOS..... | 65 |
| 3.1. | Metodología..... | 65 |
| 3.2. | Hipótesis..... | 67 |
| 4. | CAPITULO 4: MONTERÍA LUGAR CENTRAL Y POLO DE DESARROLLO REGIONAL? (COMO ENFASIS)..... | 68 |
| 4.1. | Aspectos de relevancia urbana de Montería..... | 68 |
| 4.1.1. | Indicadores aptitudinales de la ciudad entorno al supuesto de un territorio emergente..... | 73 |
| | A. desde lo urbano – espacial..... | 74 |
| | B. desde lo económico..... | 78 |
| | C. desde lo poblacional..... | 81 |
| 4.1.2. | Configuración de la ciudad en el marco de lo económico..... | 86 |
| 4.1.2.1. | Como plataforma de inversión entorno a las distintas actividades económicas... | 86 |
| 4.1.2.2. | Su gestión frente a la estructuración e integración con los entes empresariales... | 89 |
| 4.1.2.3. | Su atmosfera competitiva..... | 91 |
| 4.2. | Protagonismo de la ciudad de Montería en la dinámica sistémica de la red de transporte, flujo y movilidad regional..... | 94 |
| 4.3. | Como lugar central; dependencia de los Núcleos Urbanos contenidos en el territorio del sureste del caribe colombiano para la rentabilidad de sus distintas actividades..... | 96 |
| 4.4. | Montería su influencia y su importancia para futura metropolización con municipalidades cercanas..... | 102 |
| 5. | CAPITULO 5: VISIÓN PROPOSITIVA; EL CONSTRUCTO URBANO REGIONAL Y EL ROLL ENFATICO DE MONTERIA..... | 106 |
| 5.1. | Visión general del constructo..... | 106 |
| 5.2. | Montería como lugar central y directriz del constructo urbano-regional a partir de su relevancia urbana..... | 119 |
| 5.3. | Reflexiones socio-económicas del escenario visionado..... | 121 |
| 6. | CAPITULO 6: CONCLUSIONES..... | 124 |
| 7. | BIBLIOGRAFIA..... | 126 |

LISTA DE TABLAS

| | Pág. |
|---|-------------|
| • Tabla 1. Datos espaciales (áreas catastrales) de municipios seleccionados situados en el Suroeste de la región Caribe Colombiana. | 39 |
| • Tabla 2. Peso Porcentual relativo de los municipios seleccionados dentro del PIB de sus respectivos departamentos..... | 46 |
| • Tabla 3. Peso Porcentual relativo de los municipios seleccionados dentro del PIB de sus respectivos Subregional | 47 |
| • Tabla 4. Algunos Indicadores económicos de Montería: diversidad de empleos... | 79 |
| • Tabla 5. Algunas variables indicativas entorno a la competitividad de Montería.. | 94 |

LISTA DE CUADROS

| | Pág. |
|---|-------------|
| • Cuadro 1. “Esquema evolutivo de las ciudades..... | 11 |
| • Cuadro 2. “Esquema conceptual de actuación del enfoque urbano – regional como gran artefacto estratégico..... | 14 |
| • Cuadro 3. “Esquema conceptual de demanda total de un bien o servicio a partir de La ciudad como mercado”..... | 19 |
| • Cuadro 4. Esquema conceptual de Región Polinuclear..... | 23 |
| • Cuadro 5. Esquema conceptual de la influencia sobre Montería por parte de regiones, dirigidas por Barranquilla y Medellín..... | 25 |
| • Cuadro 6. Datos poblaciones..... | 41 |
| • Cuadro 7. Crecimiento poblacional total de las distintas municipalidades seleccionadas..... | 42 |
| • Cuadro 8. Crecimiento poblacional dentro de la cabecera urbana de las distintas municipalidades seleccionadas..... | 43 |
| • Cuadro 9. PIB municipal desde el “Valor agregado” de los municipios seleccionados..... | 46 |
| • Cuadro 10. Participación porcentual en el PIB de las distintas actividades | |

| | |
|--|-----|
| económicas predominantes a nivel departamental (según Municipios seleccionados)..... | 48 |
| • Cuadro 11. Heterogeneidad del paisaje físico (según proporción de pendientes y altitud en la totalidad territorial de cada municipio)..... | 55 |
| • Cuadro 12. Diagrama conceptual de aplicación metodológica de investigación. | 66 |
| • Cuadro 13. Ciudades con mayor dinámica catastral en Colombia..... | 72 |
| • Cuadro 14. Algunos indicadores urbanos espaciales de Montería como ciudad emergente..... | 74 |
| • Cuadro 15. Aptitud (porcentual) del entorno residencial para segmentos cualificados para la población activa Indicador urbano espacial de Montería como ciudad emergente..... | 76 |
| • Cuadro 16. Indicadores urbanos espaciales de Montería como ciudad emergente. | 77 |
| • Cuadro 17. Algunos Indicadores económicos cualificativos de Montería como ciudad emergente..... | 78 |
| • Cuadro 18. Indicador económico de Montería como ciudad emergente..... | 80 |
| • Cuadro 19. Algunos Indicadores económicos de Montería como ciudad emergente..... | 81 |
| • Cuadro 20. Algunos Indicadores de cobertura educativa (promediado según autor)..... | 81 |
| • Cuadro 21. Algunos Indicadores de capacidad de investigación. | 83 |
| • Cuadro 22. Algunos datos de la implicación de las instituciones públicas en la vida de la ciudad..... | 84 |
| • Cuadro 23. Indicador socio-poblacional de Montería como ciudad emergente.... | 85 |
| • Cuadro 24. Protagonismo de Montería en la dinámica de transporte, flujos y movilidad desde una escala local hasta una regional y nacional..... | 96 |
| • Cuadro 25. Umbral de cobertura educativa de Montería..... | 101 |
| • Cuadro 26. Relación espacial y de flujos entre Montería y Cereté..... | 104 |
| • Cuadro 27. Esquematación de visión del sistema urbano regional..... | 107 |
| • Cuadro 28. Articulación del sistema urbano-regional con el territorio nacional... | 117 |
| • Cuadro 29. Articulación del sistema urbano-regional visionado según | |

| | |
|--|-----|
| zonificación del territorio nacional..... | 118 |
| • Cuadro 30. Esquema reflexivo económico del escenario..... | 124 |

LISTA DE MAPAS

| | Pág. |
|--|-------------|
| • Mapa 1. Localización geográfica de la zona de estudio. (Núcleos urbanos de importancia en el Suroeste de la región Caribe Colombiana)..... | 37 |
| • Mapa 2. Orden jerárquico entre municipios en zona de estudio por área urbana; (Núcleos urbanos de importancia en el Suroeste de la región Caribe Colombiana). | 40 |
| • Mapa 3. Densidad de población urbana en los “Núcleos urbanos de importancia en el Suroeste de la región Caribe Colombiana”..... | 44 |
| • Mapa 4. Pendientes de terreno, configuración y distancias viales en los “Núcleos urbanos de importancia en el Suroeste de la región Caribe Colombiana”..... | 56 |
| • Mapa 5. Base urbano de la ciudad de Montería. Fuente: Autor., en base a POT de Montería..... | 69 |
| • Mapa 6. Expansión histórica urbana de la ciudad de Montería..... | 70 |
| • Mapa 7. Umbral comercial de la ciudad de Montería para municipios cercanos... | 88 |

LISTA DE IMAGENES

| | Pág. |
|---|-------------|
| • Imagen 1. Paisaje geográfico típico, entorno a vía Montería – Planeta Rica..... | 55 |
| • Imagen 2. Paisaje geográfico típico, entorno a vía Montería – Planeta Rica..... | 55 |
| • Imagen 3. Paisaje geográfico típico, entorno vía Planeta Rica - Montelíbano..... | 55 |
| • Imagen 4. Paisaje geográfico típico entorno a vía Cerete – Ciénaga de Oro..... | 55 |
| • Imagen 5. Diagrama de compacidad intrarregional..... | 58 |
| • Imagen 6. Comportamiento gravitacional de vehículos de transporte y privado... | 60 |
| • Imagen 7. Sistema Vial..... | 62 |
| • Imagen 8. Comparativos Estructuración del uso del suelo comercial en Montería | 90 |
| • Imagen 9. Área de influencia de Montería..... | 98 |

| | | |
|---|---|-----|
| • | Imagen 10. Umbral de cobertura de salud de Montería..... | 100 |
| • | Imagen 11. Radio de acción interno del sistema Urbano-Regional..... | 109 |
| • | Imagen 12. Conformación de la red sistema entorno a flujos..... | 109 |
| • | Imagen 13. Direccionamiento de flujos..... | 110 |
| • | Imagen 14. Metropolización..... | 111 |
| • | Imagen 15. Zonificación entorno a los resultados de compacidad y la homogenización y heterogeneidad intrarregional..... | 112 |
| • | Imagen 16. Consenso e interacción Socio-Económica e Institucional..... | 114 |
| • | Imagen 17. Orden jerárquico y funcional..... | 115 |
| • | Imagen 18. Centralidad de Montería dentro del sistema..... | 122 |

SECCIÓN 1:
ELEMENTOS INTRODUCTORIOS
Págs. 2-9

SECCIÓN 2:
MARCO DE REFERENCIA
Págs. 10-64

SECCIÓN 3:
**EXPLICACIÓN DE LA
METODOLOGIA APLICADA**
Págs. 65-67

SECCIÓN 4:
ENFASIS PRINCIPAL
Págs. 68-105

SECCIÓN 5:
VISIÓN PROPUESTA
Págs. 106-123

1. INTRODUCCIÓN

Las nuevas tendencias en el marco de lo geográfico - urbano, muestran que estudios del tema evalúan la practicidad y beneficios de mirar los entes territoriales desde una perspectiva más transfronteriza donde estas superficies se vuelven realidades más activas y compenetradas con sus circundantes y semejantes, fortaleciendo aptitudes y ventajas de diferentes índoles.

El desarrollo urbano de estos entes o ciudades como resultado de procesos y transformaciones que involucran aspectos económicos, sociales, demográficos y espaciales, que establecen la importancia de su territorio mismo y su contenido al interior de un ámbito más general en el cual se establece; es cimentado en factores tan definitivos como la construcción horizontal y vertical, el crecimiento económico, la gestión desde la política pública, la logística y el ordenamiento del territorio, así como la atraktividad para inversión la privada (a partir del turismo, el talento y creatividad del capital humano, la calidad de los servicios públicos que se prestan la importancia de los sectores o el sector productivo de mayor preponderancia, así como la física del lugar). Esto condiciona la factibilidad del suelo y su renta, en consecuencia estas áreas artificiales recrean un destacado posicionamiento, dentro de un sistema del cual hacen parte.

En Latinoamérica y Colombia el protagonismo de centros urbanos como nuevos territorios emergentes y/o intermediarios, como motor de desarrollo regional recrean un aumento de beneficios para dichos centros su entorno, ofreciendo mejores condiciones, garantías y herramientas, que estimulan crecimiento. Esto también fomenta la interrelación con sus más próximos, y la renovación de sus funciones económicas (tradicionalmente las actividades básicas) que según Chabot se generan como función histórica de la ciudad, profesión y orientación; razón de ser y proyección hacia el exterior.

Esta manifestación significa para estos centros aumentos en la escala de su área de influencia, marcando fuertemente una transformación de las dinámicas económicas y de movilidad como también en los componentes estructurantes de la holística propia de la temática urbana. Esto acarrea impactos positivos hacia los núcleos que se ubican entre los ejes comunicativos que

comunican a los centros mayores y mejores posicionados, atribuyéndoles nuevas funciones y expectativas.

El postulado central de esta redacción parte de la simbiosis conceptual de temáticas como: ciudades como “polos de desarrollo”; la región funcional (desde una perspectiva acentuada sobre todo en la conformación a partir de múltiples núcleos relacionados sistémicamente y en red); el epicentrismo.

Haciendo un aparte pero entendiendo lo anterior, la presente investigación plantea como plataforma de abordaje los problemas competitivos departamentales y subregionales, entendidos en la falta de organización espacial integral de las diferentes áreas urbanas, así como también en la falta de alianzas intermunicipales para asegurar el progreso en conjunto. A partir de esto entonces se afrontan realidades puntuales como la falta de planificación (del área de estudio) frente al crecimiento poblacional, el bajo porcentaje de participación económica dentro del contexto nacional, las disparidades territoriales.

Como producto de ello contextualizan en estrategias que implican la intervención Urbano-Regional y la relación tipo sistémica y a manera de red; las cuales organizan el territorio y promueven la integración intrarregional. Este proceso sugiere analizar y explorar de manera generalizada las características de la composición subregional (como área de estudio) desde los aspectos socio-económicos, Urbano –rurales, y de demografía.

Para llegar a ello y según la metodología aplicada se evaluarán características del área de estudio, haciéndoles frente a teorías económicas y urbano-regionales; Obteniendo como resultado aproximaciones de intervención y zonificación, para la obtención de un modelo regional funcional en todos sus aspectos posibles.

La aplicación de conceptos y paradigmas de apoyo para la sustentación de la temática en cuestión y al área como delimitación de estudio, pretende contribuir teórica y científicamente a una mejor y real comprensión del territorio entendido, entendiendo las dinámicas y

oportunidades que este tiene, a fin de generar actividades, como por ejemplo filosofar urbanístico por parte de un público general.

Como resultado también se pretende aportar evidencias y generar respuestas a cuestionamientos, que para cerrar tema necesita del interés y el proceso investigativo por parte de otras competencias ajenas e interesadas en la profundización del asunto. Así mismo este trabajo insta en base a teorías y modelos de aceptación global establecer comparaciones, valoraciones y conclusiones, que además ayuden a consolidar afirmaciones, según sea el caso (Montería como el polo de desarrollo y lugar de acopio para las distintas actividades intermunicipales dentro de un subsistema en el suroeste de la Región Caribe Colombiana). Como producto se dispondrá de un destacable instrumento y/o ejemplo, para el planteamiento de políticas o estrategias enfocadas hacia el progreso de las ciudades y el papel a desempeñar de algunas, en la articulación regional.

1.1. Presentación del problema

La concentración de inversión estatal en las ciudades tradicionales (“más importantes del país”) y la falta de seguimiento en los planes de desarrollo regional, evidencian la centralización del poder en solo una parte del territorio nacional. Esto significa un desequilibrio en la forma intervención del territorio y por tanto falta de competitividad, influyendo de manera directa por ejemplo en la participación del PIB y la destinación para obras de progreso.

En este contexto el problema que motiva esta investigación es la baja competitividad de Montería y su entorno geográfico, además del bajo rendimiento regional y su posicionamiento competitivo dentro del territorio nacional, reflejado además en estudios que afirman debilidades territoriales.

Para abordar y pretender alternativas hacia este problema se tiene como premisa el acelerado desarrollo urbano espacial de Montería (que dentro del facto colectivo le establecen como polo de desarrollo regional) y su capacidad de jalonar el desarrollo de la región en que se sitúa articulándose con otros centros regionales de importancia territorial, con el fin de superar las pobres dinámicas económicas y competitivas de su entorno.

De manera específica el interés central de esta investigación es plantear a manera de entendimiento el ordenamiento multicentrico de un territorio región y como determinado o determinados centros regionales urbanos pueden gestionar o abanderar el desarrollo territorial.

No obstante a partir de todo esto surgen una serie de cuestionamientos que a través de explicaciones y datos pretenden confirmar la importancia de la municipalidad de la capital de Córdoba y la las oportunidades de comprender un constructo de territorio articulado y competitivo. Estos cuestionamientos son:

- ¿Se posibilita argumentar desde el concepto región polinuclear un sistema de articulación de ciudades comprendidas en el sureste del caribe colombiano? Y si es así puede Montería como ciudad constituyente edificar un entorno competitivo?

- ¿Que destaca a Montería frente a los demás núcleos urbanos de dicha región para determinarse como directriz?
- ¿Siendo consecuentes con la realidad actual y con las teorías acerca de “polos de desarrollo” podríamos catalogarla como tal?
- ¿Es una medular en el desarrollo regional (zona de estudio)? Y ¿En qué manera?
- ¿Existe una interconexión que expresa el porqué de tal desarrollo? Y dado el caso ¿puede afianzarse o adaptarse apostando mediante estrategias de dinámica funcional polinuclear?

En base a estas preguntas y caracterizadas por su naturalidad compleja se hace síntesis en la formulación de un interrogante que pondrá en discusión y postulando a Montería como el Polo de Desarrollo y departamental – regional, y si puede ser realmente ciudad articuladora y de paso o intermediaria dentro de un subsistema en una gran porción del Suroeste del Caribe Colombiano. A partir de esto tenemos como pregunta problema:

¿Puede articularse una región polinuclear dentro de en el sureste del caribe colombiano como estrategia de desarrollo regional, concibiendo a Montería y su relevancia departamental, como el núcleo logístico y de directriz?

Así mismo se establecen entonces una serie de interrogantes que le catalogaremos como **preguntas claves** de la investigación:

- ¿Cómo y bajo qué ejes se articulan las municipalidades más importantes o para el caso de la investigación bien llamados núcleos dentro de la región delimitada para estudio?
- ¿Qué particularidades o semejanzas manifiestan dichos núcleos
- ¿Cómo es la dinámica competitiva dentro de la región?
- ¿Cuál es el protagonismo y roll de Montería en su entorno regional?
- ¿Cuál es el ritmo de crecimiento y actual de la ciudad de montería?
- ¿Qué función protagonizan los POT dentro de las estrategias de desarrollo económico y viceversa?

1.2. Justificación

Montería a partir de su última década y más aún en sus últimos 4 años atraviesa un fenómeno urbano-económico que dentro del facto colectivo le argumentan como un polo de desarrollo con una notable importancia económica a nivel regional, que además podría evidenciarse en su participación dentro del PIB departamental y regional; que con su dinámica urbano-económica y transformadora del espacio sugiere puede ser motor de competitividad, jalonando progreso hacia municipalidades inmediatas en su contexto geográfico.

Hoy día la ciudad clasifica en el ranking de ciudades intermedias y emergentes según el BID, debido al gran **big push** económico que la ciudad presenta y debido en gran parte al sector de la construcción y prestación servicios principalmente, también al primario donde califican lo que se denominan “actividades Básicas”¹.

En torno a ello se pretende enfrentar un proceso investigativo en el que se tiene por objeto la configuración de un constructo urbano regional, cimentado en la articulación funcional entre centros urbanos regionales (Montería, Sincelejo, Turbo y Caucasia); centrando gran parte del esfuerzo en entender a Montería como la directriz de Desarrollo de dicho constructo, contemplándole como núcleo-centro intermediario, y de actividades entre grandes e “importantes” centros urbanos del contexto nacional.

Para esto es necesario analizar de manera conjunta todos los núcleos que comprenden el área de estudio delimitada (y como conformación de dicho constructo). En ello es ineludible estudiar enfáticamente la ciudad y la relación con las todas las municipalidades que se ven inscritas como la interrelación entre ellas.

Abarcar la temática que se sugiere implica entender algunos de los problemas estructurales y funcionales existentes de la región en cuestión, ello es lo territorial y los procesos de gestión; pues de esto se posibilita establecer a groso modo el porqué de un desequilibrio frente a otras zonas territoriales en nuestro país.

¹ Ver teorías Basic Non Basic

Esto desde un enfoque urbano-regional puede ser ejemplo y concepto-herramienta para la ordenación y el desarrollo territorial, por lo que la utilidad de este documento para la reflexión acerca de organizar estratégicamente nuestros territorios a partir de una perspectiva económica y menos local es bastante valioso. Ciertamente esto lleva inmenso consigo y como aproximación estrategias de desarrollo para ciudades menormente vinculadas con los principales centros urbanos del país.

Se pretende además que este documento, constructivo de un articulado; ayude a través de meditaciones, idear iniciativas que busquen superar por lo menos algunas de las disparidades existentes desde el sistema de actuación gubernamental en lo que refiere a las intervenciones en las áreas municipales y regionales.

Este documento busca la atención de un público en general, lectores de cualquier dependencia o competencia profesional, como también estudiosos en el tema de lo urbano, económico y de políticas de gestión del territorio.

De no tenerse en cuenta la temática de este documento, se desecharía un importante producto que como herramienta explica algunas formas de actuación territorial, y que serviría como referente de abordaje para futuras generaciones interesadas en temáticas análogas.

1.3. Objetivos

1.3.1. Objetivo General

Analizar una porción territorial en el Suroeste del Caribe Colombiano obteniendo como premisa un constructo territorial polinuclear articulado en base a dinámicas económicas y de comunicación y flujos viales; teniendo como directriz estratégica de desarrollo la ciudad de Montería.

1.3.2. Objetivos específicos

- 1.** Analizar la porción territorial en el suroeste del caribe colombiano “núcleos urbanos seleccionados”.
- 2.** Analizar sus características e importancia.
- 3.** Establecer un esquema propositivo de una región polinuclear funcional en el Suroeste del Caribe de Colombia enfatizando en Montería.

Estableciendo a la ciudad de Montería como énfasis principal de estudio de la investigación en redacción:

- 4.** Establecer si Montería es en la actualidad el centro urbano de mayor importancia dentro del sureste de la región caribe.
- 5.** Analizar a montería y establecer ventajas y desventajas de la ciudad frente a la realidad urbano-económica del país.
- 6.** Analizar el momento económico y urbano de la ciudad de montería y en un periodo de 10 años.
- 7.** Analizar las estrategias y la gestión territorial que se ha ejercido en la ciudad de Montería y que le han indicado como un referente de desarrollo en Colombia.

2. MARCO DE REFERENCIA;

2.1. Consideraciones teóricas.

2.1.1. La ciudad intermedia-emergente como territorio intermediario.

Se asegura que las ciudades intermedias “son aquellas con una población entre 100 mil y 2 millones de habitantes, las cuales crecen económica y demográficamente y presentan una expansión exponencial de la huella urbana” (Banco Interamericano de Desarrollo (BID), 2015, pág. 2).

El BID (2015) nos dice que:

“...Según Brian Roberts (2014), hay tres tipos de ciudades intermedias; las ciudades rezagadas, que no presentan crecimiento de la economía, están desconectadas de los mercados nacionales e internacionales y presentan altas tasas de pobreza y desempleo; las ciudades estancadas, en las que hay una industria desarrollada, mejor calidad de vida pero que no se expanden económicamente; las ciudades líderes o emergentes, que tienen múltiples vínculos con los mercados internacionales y una economía dinámica que atrae inversión, conocimiento y mano de obra entre otros.” (pág.2)

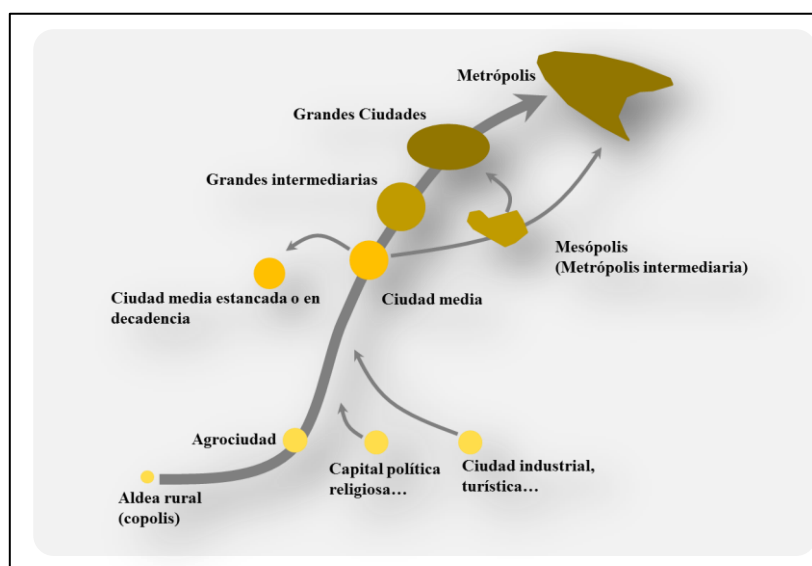
Estas últimas según el BID (2015, pág. 2) “se están convirtiendo en polos importantes de inversión y desarrollo económico y se puede prever que su importancia relativa dentro de la región continuara aumentando en la próxima década.”

Ante esta realidad se coincide con el BID que estas ciudades enfrentan considerables desafíos en lo que respecta a sostenibilidad ambiental y organización de las finanzas públicas, y la gestión de las áreas en expansión.

Confrontando estos desafíos mediante la correcta gestión territorial y planificación estratégica y económica, dirigida hacia el crecimiento sostenido de la población, la ciudad emergente y como líder puede convertirse en algo más determinante, esto es en un **territorio intermediario** capaz de abanderar procesos de desarrollo en escala regional. Para ello Baigorri (2001), en base a Tornqvist (1988), nos dice que como intermediaria la ciudad debe presentar al menos 7 factores principales que son:

- Buena red de comunicaciones interior y exterior.²
- Nivel de instrucción y capacidad de investigación superior a la media
- Buen entorno residencial para segmentos cualificados de la población activa
- Diversidad significativa en oportunidades de empleo
- Núcleo urbano central eficiente
- Fuerte apoyo a las actividades del ámbito cultural
- Implicación activa de las instituciones públicas en la vida de la ciudad. (págs.1,2)

Parafraseando a Baigorri (2001) la ciudad intermediaria es específicamente “la referencia a una realidad, es decir un momento evolutivo de las ciudades medias, que no todas ellas han podido alcanzar” (pág. 2). (Ver cuadro 1).



Cuadro 1. “Esquema evolutivo de las ciudades. Fuente (Baigorri, 2001, pág. 3).

² Para el caso de su análisis en el marco de una delimitación espacial corresponde a las ciudades de países europeos.

En base a lo anterior hablar de la ciudad intermediaria va más allá de hablar de tamaño y de numero demográfico, habla como lo muestra el cuadro (1) de un elemento interconector entre; las grandes ciudades//metrópolis y las de rango más pequeñas; las de vocaciones económicas no diversas; las que tienen como base una actividad cultural o religiosa; es decir la ciudad de presenta como un gran interlocutor dentro de un sistema amplio y complejo.

Esto es de manera específica hablar de un articulador necesario para la organización de grandes territorios, que parafraseando a Baigorri (2001) [quien evidentemente coincide con Brian Roberts (2014)] se constituyen como “cabeceras líderes de un subsistema urbano, pero que a la vez tienen conciencia de sus debilidades y dependencias respecto a del sistema de grandes ciudades y metrópolis, así como también de su papel dinamizador respecto de su hinterland, que será más o menos amplio en función, fundamentalmente, del sistema de poblamiento imperante.”.

2.1.2. El enfoque urbano – regional

Como conjunto de ciudades o municipios de rangos similares funcionalmente, se simplifica y traduce el esquema de organización o conformación urbano – regional. De esto como experiencia se argumenta, que como constitución involucra una dinámica en donde alguna de sus áreas urbanas participes se afianzan jerárquica o posicionalmente más respecto a sus análogos, actuando como centros gravitacionales o lugares centrales, con la capacidad de proveer a dichos participes sin influir en sus propias políticas de manejo territorial.

Los sistemas urbanos – regionales como estrategia se justifican en proveer equilibrio territorial, en fomentar la competitividad, especializar sectores (especialmente los relacionados con las actividades básicas) y consolidar proyectos de desarrollo socio-económico y de alternativas de inversión para mercados externos.

Es un sistema es complejo y en la medida que significativamente el tamaño de sus núcleos constituyentes este en aumento y se presente una evolución satisfactoria en la oferta de sus

bienes y servicios, se presenta de manera paradójica un estado de competencia en armonía, jalonando el progreso.

Por defecto esta conformación conjuga la articulación intrarregional así como también la interacción con “agentes externos”³ por medio de la red o infraestructura vial y la influencia hacia sus entornos más cercanos, promoviendo el progreso y facilitando actuaciones de logística.

Vale traer a referencia estudiosos de la planificación económica - regional como Richardson W. (1978), quien a través de modelos económicos⁴ colaboró argumentando que: “las aglomeraciones regionales, juegan un papel múltiple: promueven el progreso técnico y una más alta productividad; atraen industrias y capital, influyen en las decisiones de emigración y afectan a la eficiencia de la infraestructura regional”. Aunque Richardson se refiere de manera exclusiva a las “economías de aglomeración” en este apunte hacemos la conversión a la aglomeración de núcleos urbanos considerando amplios espacios rurales, en donde dichos núcleos son quienes actúan como contenedores de las actividades económicas.

Más recientemente Boisier Etcheverry (2006) reflexionando a Munford Lewis y su metáfora acerca de la región y la ciudad⁵ alude que en efecto el espacio urbano-regional es precisamente una obra colectiva de arte y le visiona en la realidad como un sistema que interactúa con su entorno, que en forma asimétrica genera una estructura de dominación/dependencia (pág. 174). Esto y retomando los párrafos anteriores es que: como “obra colectiva” es la agrupación, a manera de estructura con una variedad de agentes (ciudades o municipios); que en conjunto establecen como “arte” la armonía, respetando un orden jerárquico.

Boisier (2006) quien presenta una marcada influencia económica argumenta que: “este enfoque también tiene raíces en teorías económicas, específicamente el caso de los conceptos de Polos de Desarrollo (perroux, 1955) y Crecimiento (Boudeville, 1966) (pag.175)”;

lo que posibilita argumentar acerca de la región que puede ser entendida también como un centro de crecimiento,

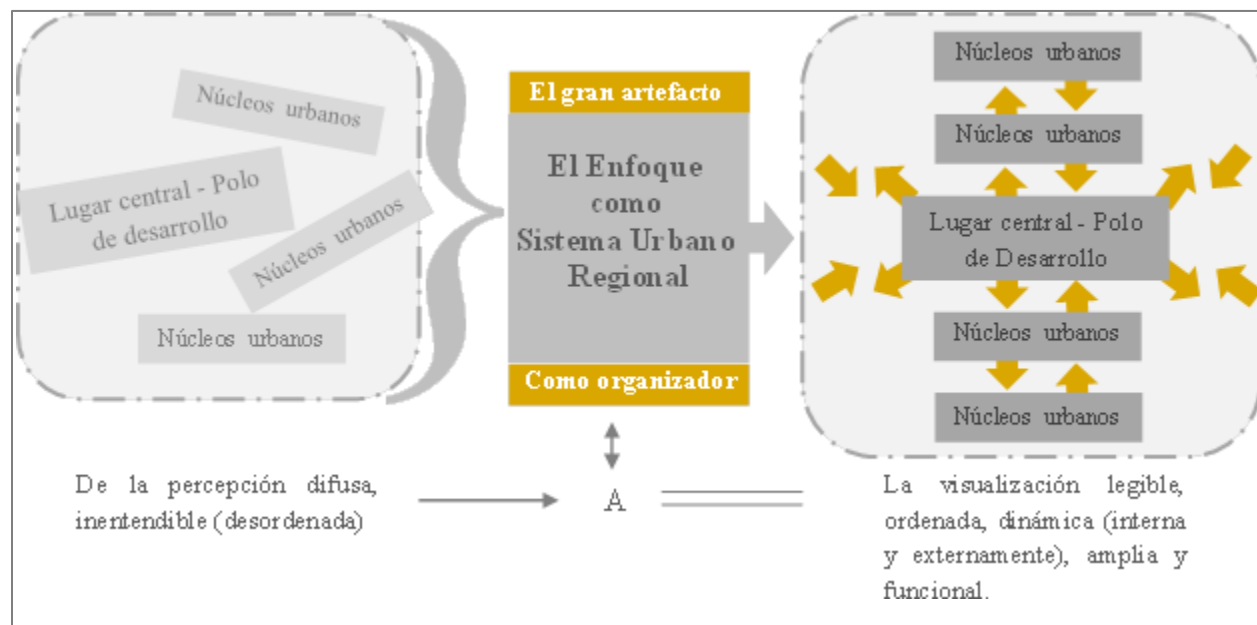
³ Municipios no constituyentes del sistema.

⁴ modelo de crecimiento regional entorno a las economías de aglomeración

⁵ La metáfora Munford citada por Boisier dice: “no se encuentra como un producto terminado en la naturaleza, no es tampoco, solamente el resultado de la creación de la voluntad y de la fantasía humana, la región tal como su artefacto correspondiente, la ciudad, es una obra colectiva de arte” (págs. 173 – 174).

que parafraseándole “tiene la capacidad de captar efectos de polarización para el subsistema espacial que le define”.

Otros autores como Velásquez Muños (2012) quien cimienta sus aportes desde la política pública sostenible y el derecho; han colaborado en esta definición, argumentando que el escenario urbano–regional en efecto hace referencia también a un contorno como área de influencia de las ciudades grandes e intermedias, desde la interacción funcional (pág., 33); lo que evidentemente relata la presencia de una articulación entre urbes, que según el mismo autor es un impulso para el favorecimiento del desarrollo económico – social, garantizando el desarrollo territorial.



Cuadro 2. “esquema conceptual de actuación del enfoque urbano-regional como gran artefacto estratégico. Fuente: Autor.

Esta visión urbano – regional o conglomerado como un artefacto descentralizador y estratégico, se plantea también; como un producto; como conjunción, entre el pasado (a partir de relaciones históricas, experiencias y observaciones que sustentan dicha conformación) y el futuro (proyecciones a partir de análisis y/o reflexiones); para afrontar y superar desafíos en pro del desarrollo. (Ver cuadro 2).

La pluralidad de estos criterios sintonizan en entenderle como una porción territorial funcional dentro de una superficie nacional, en donde las actividades cotidianas y esporádicas constituyen

una serie de espacios con identidades propias: Tal como nos lo relata Cuervo González (2003) quien asume; espacios de vida, como conjunto de lugares frecuentados; espacios sociales, como un conjunto de lugares frecuentados por un colectivo en donde se interrelacionan; espacios vividos, como la conjunción del espacio de vida y social, en donde se le agregan valores psicológicos, creándose lazos inmateriales entre los hombres y los lugares (pág. 52).

En base a todo lo anterior puede concluirse que la holística del sistema urbano– regional integra toda una paleta de factores que convergen en una conformación regional polinuclear, que contempla, componentes; **sociales** (que encierra la psicología del individuo y las masas para hacer gravitación entorno a un lugar); **funcionales** (en donde se abarca el funcionamiento sistémico y articulador entorno los sistemas viales y sus dinámicas); **económicos** (comprendiendo realidades como los polos de desarrollo y los lugares centrales y de crecimiento).

No obstante y entendida también la conclusión que se origina, es necesario mencionar que algunas veces suele generarse confusiones con conceptos como el de ciudad región, por lo que es prudente establecer algunas diferencias aun en medio de sus similitudes:

1. primero: las distancias; la ciudad-región es el estado de conurbación entre sus distintos núcleos hasta el punto de confundirse con lo que conocemos como áreas metropolitanas, por lo que la continuidad de los elementos urbanos construidos es un factor clave para dicho modelo, donde la distancia entre consolidados municipales es imperceptible, aun presentándose áreas de carácter rural.

Contrario a esto el espacio urbano - regional y polinuclear expresa la integración de las áreas urbanas o cabeceras municipales (incluso áreas metropolitanas), teniendo en cuenta y como presentes grandes superficies rurales que imponen considerables distancias entre los distintos centros urbanos.

2. segundo: El tamaño de visualización (esto es la escala); en la ciudad región la integración de distintos municipios se da principalmente en base a las actividades

económicas parecidas, esta organización además se da respecto a un ente municipal de mayor categoría, y la estructuración está dada por desplazamientos cotidianos solo un poco mayor a lo local.

En diferencia a esto el espacio urbano-regional o región urbana polinuclear; existe la diversidad económica, la dispersión geográfica de áreas urbanas; hace referencia también a contextos geográficos diferentes (departamentos). Es una visualización entendida entre lo local y nacional.

Esto entonces puede deducir una confusión de escala y modelos económicos representados también en variables como el tamaño, la estructura y la articulación del territorio.

En este punto finalmente podemos esta capitulación concluye que *el enfoque urbano regional desde una perspectiva policéntrica es el artefacto de análisis social – funcional – económico, que en evaluación del pasado y prospectivas, es una cuestión de escalas y estrategias que actúa como sustento para el equilibrio territorial.*

2.1.2.1. política y gestión

Desde el concepto urbano-regional la gestión se presenta como; la herramienta base para la planificación; como instrumento de carácter político, que busca equilibrar, direccionar, transformar, potencializar y manejar, de manera estratégica y bajo una serie de parámetros el potencial de progreso. Esto contempla aspectos motrices, funcionales y de carácter configurativo, entendiendo distintos y múltiples núcleos urbanos, como un centro regional.

Para poder gestionar políticas urbano-regionales es imperativo determinar el grado de integración de los entes constitutivos y de sus características duales (medio rural y medio urbano), esto con el fin de determinar la incidencia de políticas macro, aplicables para la búsqueda del desarrollo y organización territorial. Así mismo es necesario establecer los rol(es) de las centralidades más importantes.

Algunos de los más importantes ítems a tener en cuenta para afrontar un esquema o modelo urbano regional son:

1. **Analizar la estructura territorial:** esto deduce enfrentar un análisis general de elementos; naturales, el paisaje físico; básicos, la producción y su comportamiento frente al componente demográfico; de relación, la reciprocidad de flujos y gravitaciones según sea el caso, a través de la infraestructura como articulador.

También involucra entender subdivisiones intrarregionales y por tanto las competencias de autonomía, la diversificación económica y centralidades; cada una por separado.

2. **Identificar fortalezas y desequilibrios presentes dentro del conglomerado de municipalidades que conforman el conjunto territorial:** esto teoriza evaluar; actuaciones políticas, en pilares o variables de desarrollo como la innovación, especialización, finanzas públicas; y establecer grados de homogeneidad y heterogeneidad. Como resultado esto estratifica las uniformidades y disparidades de las evaluaciones elaboradas.
3. **Diagnosticar la capacidad de soporte en lo que respecta a transformaciones hacia un carácter regional y también desde la visión social:** esto reflexiona revelar el papel de la infraestructura, su tipología y el estado de soporte frente a la demanda de servicios que; enfrenta en la realidad; y que se aseguran desde diagnósticos prospectivos.
4. **Determinar e identificar en prospectiva escenarios territoriales y nuevos:** esto concluye visualizar estratégicamente; actividades económicas; formas de actuación política; esquemas de interacción desde la lógica funcional; participaciones facultativas de los diferentes actores territoriales.

Esta estructuración de ítems pretende sintetizar estratégicamente hacia la integración territorial; teniendo como base situaciones del contexto real; representando prospectivamente,

construcciones de carácter político–sistémicos, a través de una distribución equitativa o proporcional; respetando como lo menciona Del Castillo Daza (2001, pág. 14), la “preservación de funciones, de los espacios ecológicos insubstituibles, de suelos libres y de uso agrícola, y de los núcleos urbanos conectados.”

2.1.3. Teorías de sustento y económico que comprende el enfoque urbano regional

Conformación sistemática, policéntrica y en red (desde de una mirada policéntrica); así se explica claramente la esencia de constructos urbano-regionales; sin embargo fenómenos como los que explican perroux (1955)⁶ y Boudeville (1966)⁷, son los que como plataforma, ayudan a dar fundamento a estas propuestas territoriales. Estos fenómenos y a su vez como teoría son:

- El lugar central.
- Los sistemas.
- los polos de desarrollo y de crecimiento.

2.1.3.1. Teoría de los Lugares Centrales

Son tenidos en cuenta como fundamentos teóricos del presente documento, los trabajos de Walter Christaller (1933).

Christaller explica la organización de las redes urbanas, teorizando sobre las pautas de ordenación de los núcleos urbanos, considerados como centros de servicios que equipan a la población circundante.

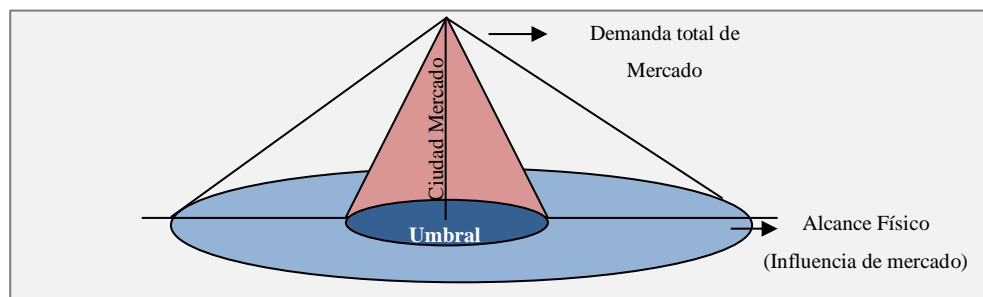
“La teoría se llamó << de los lugares centrales>> porque en ella se asume que allí donde se prestan los servicios se acercan las personas para obtenerlo. De esta manera aparece un punto en

⁶ Polos de desarrollo.

⁷ Polos de desarrollo y centros de crecimiento.

el espacio que organiza el territorio en torno a sí” (Gaviria Ríos, 2010, pág. 72). Este planteamiento manifiesta una motivación económica, y tiene como plataforma dos factores: el alcance físico de un mercado y el umbral de su demanda.

En base a ello autores como Gaviria Ríos (2010) tomando como referencia a Christaller puntualiza; alcance físico, como la máxima distancia desde la que un consumidor determinado está dispuesto a recorrer hasta llegar hasta dicho centro proveedor de servicio; y umbral de su demanda como el mínimo valor de ventas que permiten que dicha unidad de mercado subsista (pág.73). Por tanto, solo si el alcance físico supera su umbral, dicha unidad se establece como lugar central.



Cuadro 3. “Esquema conceptual de demanda total de un bien o servicio a partir de La ciudad como mercado”.
Fuente, Gaviria Ríos, 2010, pág. 76

Estos lugares centrales tomados como ciudades y contextualizadas dentro de un marco llamado región; se jerarquizan de la siguiente manera.

1. **Mayor rango:** aquella más escasa en un determinado espacio geográfico, pero que al ser especializada induce al público interesado en sus viene o servicios, a que acuda a ella sin importar la relación tiempo – recorrido; presentándose entonces como una necesidad episódica.
2. **Rango intermedio:** en cuya afluencia es periódica.
3. **menor rango:** definidas como las que el individuo tiene a la mano y de afluencia cotidiana.

Por otra parte otros estudios como Molina G & Moreno CH (2001) en una discusión en torno a la los órdenes jerárquicos, habla como **lugares centrales**; como un nodo de funciones en donde “mientras más elevada es la jerarquía de las funciones (o sea, de la oferta de bienes y servicios que incorpora un asentamiento) más largo es su alcance espacial, es decir su influencia”

Todo esto permite concluir que la teoría alcanza a diagnosticar la distribución en el espacio de los centros proveedores de bienes y servicios; y argumenta como la ciudad se convierte en protagonista, destacándose como centro mercantil de atracción regional.

2.1.3.2. Teoría de los Sistemas

Hablar de sistemas es sinónimo de articulación para ello más precisas como es el caso de la muy conocida Teoría General de los Sistemas de Bertalanffy (1937), que encuentra cabida en todo el ámbito profesional y que presentaremos en consideración este trabajo.

El concepto base de dicha teorización es concebir al organismo como un todo, como conjunto en continua interacción y estrechas relaciones. A partir de ello es entonces que autores como Thaddus E. Weckowicz (1988) desarrolla un análisis y valoración de los trabajos de Bertalanffy relata; que este miro el organismo como un todo, caracterizado por ser complejo, con determinadas funciones, procesos y diferenciaciones. Así mismo Thaddus E. Weckowicz (1988) menciona que Bertalanffy consideraba que es dicho conjunto quien determina el carácter y las funciones de sus partes.

2.1.3.3. Teoría de los Polos de Desarrollo o de Crecimiento.

En este punto se trae a referencia los trabajos de François Perroux (1955) y los de Boudeville (1966). De esto decimos que: “en los trabajos de Perroux se describe una situación en la que existe una industria o unidad motriz capaz de generar crecimiento en la economía, y alrededor de la cual se agrupan un conjunto de industrias fuertemente interrelacionadas con la industria o

unidad motriz” (Sorribes, y otros, 2012, pág. 123). Esta unidad motriz no es más que una unidad emisora de un impulso, que estimula el desarrollo de su hinterland.

Autores como Sorribes, et al. (2012) nos dicen que es Boudeville quien adapta la teoría al ámbito territorial, y quien sugiere que la industria o unidad motriz y sus relacionadas pueden aglomerarse en el espacio; concretamente en una ciudad, desde la cual sus efectos se transmiten al entorno cercano (hinterland) (pág.123).

Con anterioridad a Sorribes, et al. (2012), estudiosos se interesaron por la temática, solo que con enfoque meramente geográfico-espacial: es el caso de Portnoy, quien distingue que estos “pueden ser un factor de integración regional y al mismo tiempo un factor de desintegración nacional” (pág. 184). Esto último a manera de paradoja significa que; como integrador, se generan principios gravitacionales y de relaciones concentradas; como desintegrador, descentraliza funciones respecto a la escala nacional, haciendo más efectiva y más inmediatas las actuaciones.

Con base a ello se concluye con que, *los Polos de Desarrollo son elementos espaciales, que entendidos como ciudad o centro urbano; manifiestan un crecimiento económico superior a sus colindantes; son emisores de impulsos económicos; actúan como artífices del desarrollo, ejerciendo como receptor y gravitatorio territorial; son en verdad factores descentralizadores; según Perroux (1950), lugares, “desde los que se emanan fuerzas centrifugas y que consiguen atraer fuerzas centrípetas”. [En su redacción original “from which centrifugal forces emanate and to which centripetal forces are attracted” (pág. 95).]*

2.1.4. La Región Polinuclear y/o policéntrica; génesis y evolución del concepto.

Para hablar de Región Polinuclear es necesario recapitular un poco en la Teoría de los Sistemas y en la de los Lugares Centrales, pues precisamente para este caso la región polinuclear es un

sistema interactivo y funcional, donde las actividades económicas y políticas se estructuran y también respecto a un núcleo principal (ciudad central).

Hasta finales del siglo xx la región se teorizaba como un espacio dimensional, identificado según; la presencia de analogías, en su morfología territorial y las características y semejanzas socio-económicas. Esta caracterización determinaba la región como un elemento estático, que dejaba casi de lado las relaciones entre los agentes que le conforman.

No obstante la necesidad de entidades administrativas como cuerpos más dinámicos, fluidos y competitivos, genera la necesidad de una comprensión regional, enfocada en lo funcional, y en la articulación; generando beneficios no solo a escala regional, sino también de niveles de escala nacional.

Estudiosos como Llisterri, Pietrobelli, & Larsson (2011), para la CEPAL; en base a autores como Edquist (2005), han asegurado que dentro del ámbito territorial la “región más que un parámetro debería ser delimitada desde una perspectiva funcional, de acuerdo con la intensidad de las interacciones económicas existentes entre los agentes”.

Esto último como concepto es rico e involucra una estructura más organizada, que puede enriquecerse mucho más bajo la calificación del adjetivo “polinuclear”⁸; de hecho esta nueva línea de referencia ha sido objeto de estudio desde diferentes perspectivas, como lo sustenta Truffello & Hidalgo (2015)⁹, afirmando:

“... El policéntrismo puede analizarse desde diferentes modelos teóricos, en un caso, la renta ofertada o del lugar central (Muñiz, Galindo y García, 2005); en otro, se enfoca el estadio policéntrico desde la propia escala del fenómeno, regional e interurbana (Parr, 2004), y un tercer enfoque toma en consideración la modelación con diversos variables y métodos, como la densidad, los precios del suelo (modelos paramétricos), y funcionales y de movilidad (no paramétrico)(Roca, Marmolejo y Moix, 2008).”

⁸ referente a la múltiplidad de centros o como conformación policéntrica

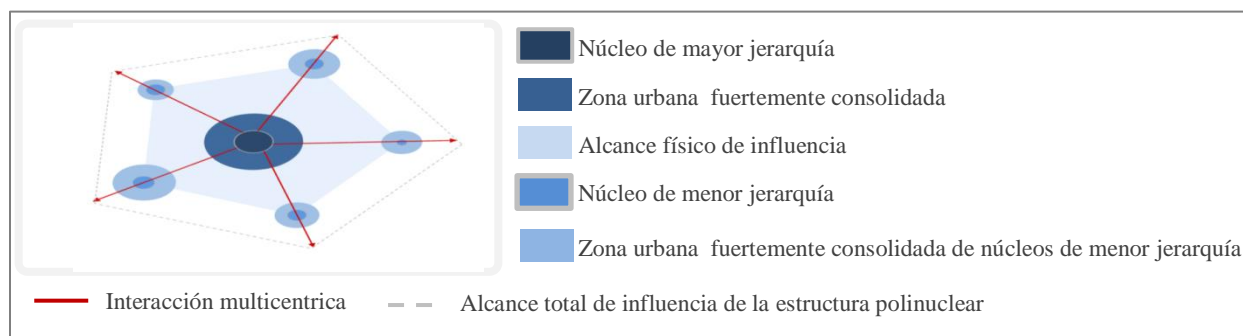
⁹ Truffello & Hidalgo (2015, pág. 52), aseguran que estos estudios se han sido liderados desde la perspectiva geográfica económica.

Para Truffello & Hidalgo (2015) esta sustentación insinúa de establecer criterios de agrupación, donde hay principios; de dominancia; de lugares de concentración; de escala, como conjunto; de función, desde lo gravitacional, es decir conceptos de flujos y movilidad.

Por otra parte estudiosos como Solís Trapero (2011) por ejemplo, reflexionan acerca de la nueva perspectiva del regionalismo como reflejo de un sistema núcleos en red, y asegura; tienen la capacidad para generar competitividad territorial a través del desarrollo endógeno. También Solís Trapero, citando a Kitson, et al., (2004. 991); en su tesis sustenta, que dentro de estos parámetros “somos testigos del resurgir de la región como lugar clave en la organización y gobierno del crecimiento económico y la creación de la riqueza” (pág. 131).

De todo lo anterior se puede llegar a la conclusión que la región polinuclear se asegura como un sistema de redes territoriales, que en síntesis más específica, *es una dimensión interactiva, en donde los intereses económicos y políticos son eje de su conformación, y entienden además “la preservación de espacios libres entre asentamientos y un control sobre el crecimiento urbano disperso”* (Solís, 2011. Pág., 139).

Esta agrupación regional como unidad sistema puede ser tomado como; lugar central, en una escala macro; elemento de interacción dentro sistema mucho más amplio, ya que no es un elemento aislado. (Ver cuadro 4)



Cuadro 4. Esquema conceptual de Región Polinuclear. Fuente, autor.

2.2. Estado del arte

2.2.1. Evolución del tema

Hasta este punto hemos podido establecer que esta conformación bien llamada región - polinuclear se traduce un sistema, que sugiere una dinámica cuya dependencia no se limita a una escala tipo ciudad, sino más bien a una escala mucho más amplia y cuyas políticas recrean una convergencia de intereses y de fines complementarios.

Estudiosos como Urrutia (2001), sugieren dentro de estos sistemas regionales, la existencia de un orden jerarquizado, donde las ciudades importantes y primeras en el listado de la jerarquía, serían aquellas con capacidad suficiente para atraer e intercambiar capital financiero; que facilite con rapidez y oportunidad la expansión de los sistemas productivos y de distribución (pág. 494).

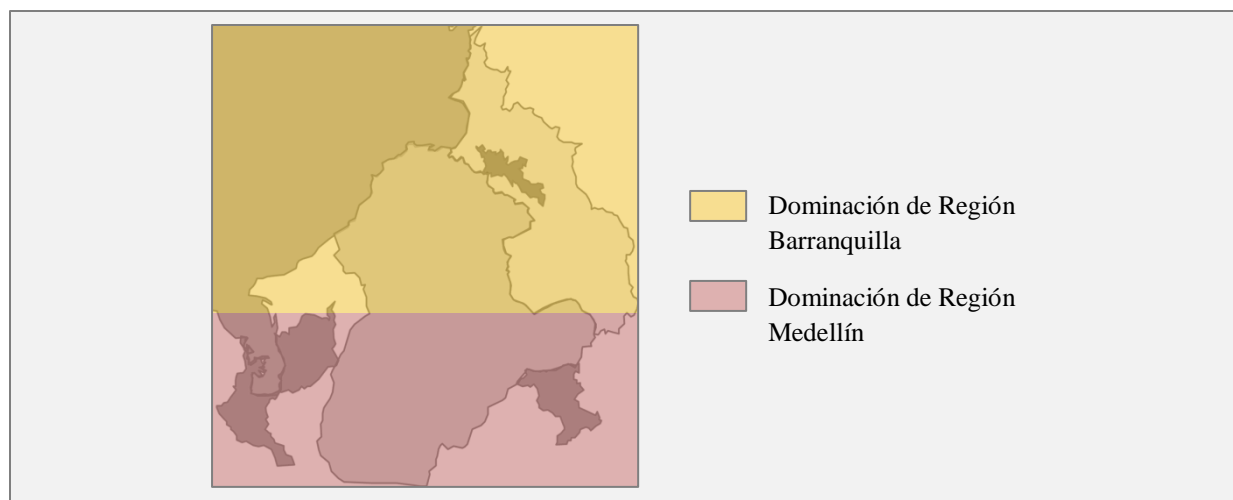
Otros expertos como Ezquiaga (2012) han hecho su aporte a la evolución de esta temática, argumentando que estas conformaciones regionales y multicentricas suponen; una interacción mucho muy amplia y una superación de dependencia hacia otras áreas metropolitanas tradicionalmente de mayor poder coercitivo dentro del ámbito nacional (pág. 7).

Ahora bien para profundizar un poco más en este documento es importante contextualizar en Colombia, en donde se es importante; hacer primero un poco de reminiscencia, basándonos en las ciudades, sus modelos y su evolución, puesto que estas son los constitutivos fundamentales dentro de los sistemas urbanos regionales polinucleares.

Para iniciar con una referencia puntual a nuestro sitio de estudio que presentaremos a detalle más tarde en este documento, traemos a referencia a Molina G & Moreno CH (2001), estos autores plantearon una visión desde la regionalización del territorio colombiano, clasificando en el país tres tipos de regiones; Subnacionales; Principales; intermedias. Estas en un orden jerárquico de mayor a menor respectivamente (págs.610-611). Paralelo a esto Molina G & Moreno CH., también sugieren un rango de seis tipos de ciudades en el que clasifica; a Montería (nuestra área

enfática de estudio) y Sincelejo dentro del rango de cuarto orden; y turbo como de quinta categoría (2001, Págs. 593-594)

Y es que respecto a esto Molina G & Moreno CH., además elaboran una subdivisión política-regional de Colombia, en donde asegura de manera directa que nuestra área de profundización es objeto de influencia y dominio de dos regiones predominantes dirigidas por Barranquilla en la parte Norte y por Medellín en la parte sur (2001, Pág. 612). (ver cuadro 5).



Cuadro 5. Esquema conceptual de la influencia sobre Montería por parte de regiones, dirigidas por Barranquilla y Medellín. Fuente, autor en base a Mapa “Modelo de accesibilidad regiones subnacionales” de Molina G. & Moreno CH. (2001, Pág. 612)

Por otra parte desde una perspectiva más histórica y general de los procesos de organización de esquemas urbanos regionales en territorio colombiano, seguimos a estudiosos como Duarte & Vargas R. (2013), estos sustentan que solo hasta el año 1995 es donde dan los primeros vestigios de comprender desde la política urbana el **urbanismo en red** (aunque de manera muy sutil), y se formaliza aunque de forma no muy sustancial, a través de la formulación del primer documento Conpes (no. 2808), que como propósito tuvo; preparar a las ciudades para ingresar en una nueva estructura territorial de estado.¹⁰ Así mismo Duarte & Vargas R. también afirman que esta fórmula condujo a que la planificación urbana se pensara por fuera de las aglomeraciones ya construidas y en su vez; se planificaran ciudades en función del mercado regional y nacional, promoviendo progresos en base al potencial productivo de los diferentes núcleos. Esto supuso el

¹⁰ El documento lleva por nombre “Ciudades y Ciudadanía, la política urbana y el salto social”. Duarte & Vargas R. (2013)

abanderar nuevas dinámicas de descentralización por parte del estado, brindando autonomía a existentes y nuevos entes territoriales de la época.

Este entendimiento puede catalogarse como un preámbulo estratégico para fracturar con las determinaciones territorio – fronterizas previamente establecidas y que configuraban el país,¹¹ y que además suponían un limitante respecto a la gestión y ejecución de proyectos en beneficio de las ciudades colombianas.

Duarte & Vargas R. aseguran que casi década después (2004) la preocupación por hacer posible esta visión fue mucho más preponderante, fortaleciendo el interés en la posibilidad de que los territorios se organizaran en redes mediante alianzas estratégicas, con el fin de promover sistemas regionales de desarrollo de diversa escala; fomentando así la conformación, de áreas metropolitanas, ciudades – región y en un nivel intermedio sistemas urbano-regionales (2013). Esto tomo sustancia en el desarrollo de un nuevo documento Conpes número 3305,¹² que según Duarte & Vargas R., buscaba la autonomía regional. No obstante y según el mismo autor Colombia omitió muchos ítems propios de esta visión y continuó con su tendencia urbanizadora, la cual no era un buen ejemplo de como se debía planificar el desarrollo territorio – nacional¹³.

La evolución de esta la temática urbano-regional, prosigue con que más tarde (para los años 2006 – 2010), Colombia dedujo, que la mejor manera para organizar el territorio era recentralizando las ciudades tal y como nos lo menciona Duarte & Vargas R.¹⁴; tomando como base al Plan de Nacional de Desarrollo 2006 – 2010. Esta recentralización podemos entenderla en la organización de las competencias de las instituciones encargadas de la ordenación

¹¹ Esto es la típica regionalización que subdivide la nación en 5 regiones geográficas.

¹² Para el documento 3305 según Duarte & Vargas R. (2013), se tuvieron en cuenta los planteamientos de diagnóstico: (2004:2, 2004:3, 2004:10.) principalmente.

¹³ Y es que como resultado de la serie de diagnósticos que hicieron necesaria a la concepción de esta visión, se tuvo como resultado una muestra del gran desequilibrio territorial que suscitaba la época, aun mostrando grandes disparidades en asuntos de capacidad adquisitiva las ciudades y por tanto de su célula núcleo (el individuo o residente), así como la discontinuidad, desarticulación y no coordinación, en lo que respecta al planteamiento de modelos de ciudad lo que conlleva a una serie de fenómenos urbanos en las distintas territorialidades de la nación.

¹⁴ Duarte & Vargas R. definían el recentralizar como ... “el no volver atrás, o repetir un modelo de gobierno centralizado como el que se implementó en gran parte de la historia republicana de colombiana, en especial de “sustitución de importaciones”, más bien, el fenómeno de re-centralización, busca caracterizar las formas de actuación y re-contextualización de prácticas institucionales, que progresivamente restringen el grado de maniobra de los entes subnacionales bajo la égida del eje central y sus modernos órganos de planificación centralizada.” (2013).

territorial. Según Duarte & Vargas R. esto visualizo en ese entonces oportunidades de progreso local, como ancla para un futuro desarrollo de lo intermedio, es decir lo situado entre lo local y lo departamental (2013).

Todo esto condujo a comprender que fortaleciendo y mejorando de manera integral la ciudad (prestación de servicios, mejoramiento de la infraestructura, implementación de macroproyectos), la ciudad como una iniciativa (“ciudades amables), se preparaba para ser como hoy día lo es; una herramienta y componente de una red funcional, a partir de la producción económica (2013).¹⁵

Según Duarte & Vargas R. la consolidación de esta prospectiva en el panorama actual,¹⁶ puede verse en los propósitos del último Plan de Nacional de Desarrollo, que como estrategia; emula intereses anteriores,¹⁷ en tomar unidades de análisis y de acción como principio de progreso regional. Esta estrategia según los autores en cuestión por tanto revela de algunos municipios, la capacidad para jalonar el desarrollo territorio–regional, en base a las capacidades de desempeño municipal (2013). Hoy día estas unidades y como impulsadoras de progreso en representan al menos un 14% (dentro del total del territorio nacional)¹⁸, como nos lo sustenta Ángel, Vásconez, & Galarza (2013), en un estudio para la Universidad de Nueva York llamado “Iniciativa Para La Expansión Ordenada en Colombia” en donde además aseguran, que cinco de esas ciudades¹⁹ han evidenciado un singular crecimiento en su formato urbano.

Todo lo anterior en esta subcapitulación sintetiza que las nuevas directrices para un modelo urbano –regional en Colombia, parten de intereses dirigidos hacia la competitividad; y la fecha (2015), el país “se inclina por la estructuración de los sistemas urbano – regionales a través de áreas de desarrollo territorial, que se soportan en la articulación intra e interregional por medio de la infraestructura vial y de comunicaciones intermodal, buscando generar desarrollo regional y local alrededor de las zonas de influencia de dichas infraestructuras” (PND 2011:51, tomado de

¹⁵ A pesar de eso la disminución de la pobreza económica ha sido medianamente satisfactoria dejando mucho por cubrir y solventar.

¹⁶ 2015

¹⁷ Plan Nacional de Desarrollo (2006 – 2010)

¹⁸ es decir nueve áreas urbanas.

¹⁹ Estas ciudades son: Santa Marta, Valledupar, Montería, Tunja y Yopal.

Duarte & Vargas R., 2013). Esto teniendo como premisa “la infraestructura de comunicaciones y los equipamientos regionales como ejes o nodos articuladores, que movilizan y conectan los polos de desarrollo y facilitan la creación de entornos competitivos” (Duarte & Vargas R., 2013).

Claramente este antecedente hace referencia en cómo ha abordado el tema los entes gubernamentales y como ha sido su evolución dentro de este mismo contexto; sin embargo por otra parte en relación a este debate, existen una diversidad de trabajos, investigaciones, planteamientos estratégicos, y políticas urbano – territoriales (desde lo académico), que han enfrentado dicha cuestión. Con base en esto podemos indicar un interés relativamente amplio hacia la temática, misma que va enriqueciéndose a medida que se profundiza en ella.

Entendido esto acreditamos todas estas exploraciones que han querido; generar respuestas, por medio de trabajos, investigaciones y reflexiones; planteado formas de administrar el desarrollo de los espacios nacionales, ordenando el territorio a partir de estas conformaciones sistemáticas regionales; demostrando el interés hacia la temática. Así mismo documentamos los que han sido llevados a la realidad como evidencia palpable. Esto es; iniciativas, como las visiones de La Liga Costeña (alianza política ya desaparecida); ejercicios de planeación regional, el SIPUR; tesis académicas, las perspectivas de Molina G & Moreno CH. (2001), la propuesta SURER (por Pablo A. Sotomayor); conformaciones estratégicas, diagnosticadas en el Sistema de Ciudades (por DNP); artículos para reflexión, “La Región Polinuclear, un futuro sostenible para Bogotá y la Sabana” (Juan del Castillo Daza); remitiéndose a un nivel internacional

Para profundizar en esto tenemos:

a.) Regional-costa caribe.

- **La Liga Costeña de 1919.** Esbozo como estrategia la alianza regional, en donde el Río Magdalena era el ente móvil articulador; el trigo, el petróleo, la sal y el algodón eran como producto, actores del territorio. Así mismo como táctica buscaba la comercialización del ganado y otros productos.

Busco articular más estrechamente el caribe con el centro del país, a fin de beneficios, que mutuamente satisficiesen los intereses de ambas partes, y generar nuevas oportunidades hacia el territorio y toda la zona costera del caribe.

Sin embargo estas pretensiones y sus objetivos desaparecieron cuando predominó el interés particular reflejado en posiciones partidistas que conllevaron a la desintegración de esta alianza. Tuvo un tiempo de vida (4 años).

- **SIPUR. (1974-1984).** Se da como una constitución corporativa de carácter privado a partir de la asociación de los departamentos del Atlántico y San Andrés con el objeto de promover el desarrollo regional, coordinando esfuerzos y recursos para un progreso equilibrado.
- **Pablo A. Sotomayor y “El Surer”, (2010).** En este caso el autor propone la una aproximación a la conformación de una estrategia y/o modelo de ordenamiento territorial denominada Sistema Urbano-Regional y de Relevó cuyo epicentrismo pertenece a la ciudad de montería.

Su trabajo identifica el proceso del ordenamiento del territorio que se ha llevado a cabo en la costa caribe, y a su vez tiene como área de estudio los departamentos de Córdoba, Sucre y las subregiones del Urabá Antioqueño y el Bajo Cauca Antioqueño.

La investigación tiene como trasfondo denotar la emergencia que su delimitación espacial podría tener (Sotomayor, 2010) al desarrollarse como un nuevo centro de atracción alrededor de Montería misma que tendría la capacidad para generar una dinámica importante de actividades con incidencia en las áreas complementarias de los departamentos mencionados anteriormente, configurando un nuevo sistema y articulador para otras ciudades de mayor importancia. (pág. 2-4).

b.) Ámbito nacional.

- **Miguel Fonaguera y Ernesto Gulh. “ORDENACIÓN DEL TERRITORIO EN BASE DEL EPICENTRISMO REGIONAL” (1969).** Dentro de su contenido sus autores muestran un claro interés acerca del tema de las conformaciones regionales como “instrumento para la formulación de políticas de desarrollo, tanto para la ejecución de obras de infraestructura, como para la prestación de servicios esenciales o la modificación de situaciones creadas en el proceso de desarrollo histórico” (Fonaguera & Gulh, 1969, pág. 11). Claramente entienden cambiar de una escala mínima a una más amplia acarrea grandes ventajas; entre ellas la persecución de fines mucho más ambiciosos que los que se posee a escala municipal, dejando de lado el carácter estático pasando a un flujo dinámico, pero que también puede ser susceptible y modificable.

De la misma forma profundizan en la temática del epicentrismo como protagonistas primordiales de un mercado. Fonaguera & Gulh hablan de la importancia de las funciones y servicios especiales, donde núcleos, son artífices de sí mismos como centros; de comunicación, intercambio de informaciones, creación y difusión de innovaciones; que generalmente mantienen vinculaciones directas o indirectas con otros centros urbanos de superior o menor categoría a la suya, estableciendo relaciones de dependencia prioritaria en uno u otro sentido dependiendo de quien ejerza más o menor influencia (pág. 14). Así mismo según los autores este sistema de dependencias reciprocas como red refleja su nivel de desarrollo dependiendo del grado de desarrollo del área epicentro o directriz.

- **Juan Carlos del Castillo Daza y “LA REGIÓN POLINUCLEAR; UN FUTURO SOSTENIBLE PARA BOGOTÁ Y LA SABANA” (2001).** En sus argumentaciones el autor habla de la ciudad de Bogotá y su área metropolitana, que para en ese entonces estaba en plena conformación, misma que avistaba la presión demográfica que estaba generándose en la ciudad, como también la necesidad de ordenar el territorio visualizándole como una región. del Castillo Daza (2001) Habla de:

... la construcción de una estructura metropolitana que permita distribuir espacialmente la población y las actividades en un esquema polinuclear articulado que preserve funciones y espacios ecológicos insustituibles, suelo de expansión y de uso agrícola y núcleos urbanos conectados por redes e infraestructura que diversifiquen e intercambien funciones y servicios. (pág. 14)

Se puede apreciar la importancia que tiene para el autor el territorio y la dinámica logística de articularle como unidad sistémica (como una subregión dentro de la región), planteando un nuevo esquema, que le sugiere como protagonista de papel fundamental en el poblamiento del país y su sistema urbano.

A través de su redacción del Castillo Daza (2001), habla de factores que podrían incidir ventajosamente dentro del ordenamiento regional, ellos son; el Ordenamiento de corredores polinucleares, corredor transversal del Occidente de Bogotá-Facatativá, el Corredor longitudinal del nor-occidente y la participación del asentamiento de Soacha. (pág. 14-15).

- **Molina G & Moreno CH. y “APORTES PARA LA REGIONALIZACIÓN DEL TERRITORIO COLOMBIANO.” (2001).** En su planteamiento, estos autores tiene como propósito “trazar una regionalización nodal que permita identificar los subsistemas urbanos o redes de ciudades, existentes en Colombia.” (pag. 581)

Estos autores además plantean una serie de estrategias para dicha regionalización en pro de superar desequilibrios territoriales, mismos que ellos definen como de tener cuidado al enunciar en caso de estudio. Entre estas estrategias generales tenemos:

1. Promoción de centros de integración regional y estructuración de nuevas redes subregionales.
2. Acuerdos de competitividad urbana y focalización de macroproyectos.
3. Actuaciones metropolitanas integrales y grandes proyectos de desconcentración funcional.

- **Juanita Isaza Guerrero, y “CONURBACIÓN Y DESARROLLO SUSTENTABLE: UNA ESTRATEGIA DE INTERVENCIÓN PARA LA INTEGRACIÓN REGIONAL. CASO PRIMER ANILLO METROPOLITANO BOGOTÁ – SABANA DE OCCIDENTE.” (2008).**

En su tesis no publicada la autora enfatiza en problemáticas tipo ambiental que acongojan a la ciudad de Bogotá, su hinterland y una porción de la subregión en donde se entorna. Para esto aborda los problemas de incremento poblacional en el área de su selección y entiende los desequilibrios territoriales que dicha delimitación enfrenta.

Isaza Guerrero (2008), propone una serie de estrategias que a una escala urbano-regional conlleven a generar un crecimiento planificado; proyectando una interrelación armónica en base al factor vial (a modo red) y los sistemas ambientales teniendo como eje además la temática de la movilidad. (pág. 1).

- **el DNP y “EL SISTEMAS DE CIUDADES.” 2012.** Es una política nacional de planificación estratégica y conjunta de las ciudades colombianas, estructurándolas a partir de una visión integradora, articuladora y sistemática; en lo que refiere a zonificación regional y/o local.

Esto enmarcado en el epicentrismo que generan algunas áreas municipales, diseñando una serie de lineamientos de política pública para la consolidación de dicho sistema todo esto en base a diagnósticos²⁰.

Este proyecto misión tiene como primicia el desarrollo territorial a través de la atención a los factores sociales, ambientales y económicos, esperando como resultado una mayor competitividad y productividad desde lo local-regional a lo nacional.

²⁰ Este diagnóstico fue develado por un grupo conjunto de profesionales sectoriales que trabajan en los componentes estratégicos de innovación y competitividad, conectividad interregional y acceso a mercados, mercado laboral, mercados de suelo y vivienda, eficiencia en la provisión de bienes públicos, eficiencia en la provisión de servicios sociales, sostenibilidad ambiental, articulación con el sector rural y buen gobierno de las ciudades colombianas. (Confecámaras y DNP, 2012)

- **Edgar Vieira Posada & Gonzalo Navarro Sandino, y “LA INFRAESTRUCTURA DE COLOMBIA PARA UNA ADECUADA ARTICULACIÓN INTERNACIONAL” (2010).** en un libro estos autores evalúan la logística nacional del país desde la infraestructura nacional y la comunicación entro del mismo, enunciando las dificultades que encuentran los distintos medios de transporte para la movilidad de carga.

Para ello Vieira Posada & Navarro Sandino (2010) compilan y ponen en conocimiento una serie de soluciones que buscan como objetivo “dar a conocer distintas miradas sobre la magnitud de los proyectos que se podrían estar desarrollando y las limitadas condiciones de los que efectivamente se están o piensan llevar a cabo” (Pag. 20). De esta manera estos autores incorporan entonces en su publicación una serie de estrategias para hacer frente al atraso que en su momento presenta el territorio nacional, respecto a la parte infraestructural, y esquematizan obras de gran envergadura para en vanguardia dar pasos hacia la competitividad de la nación.

De manera enfática Vieira Posada & Navarro Sandino (2010) rescatan la trascendencia positiva y la influencia de megaproyectos como la interconexión de puertos nacionales, específicamente Tribugá y Tarena en el litoral pacífico, que a través de un puente conector (de Las Américas) se generarían geoestratégicas de progreso económico en especial en la Zona pacífica y en el área del departamento de Antioquia y la zona del Urabá, incluyendo además áreas territoriales propias del departamento de Córdoba; involucrando las modalidades marítimas-portuarias, de ferrocarriles e incluso de transporte aéreo. Concluyendo en la conformación de todo un sistema urbano regional que involucra como principal eje propositivo las dinámicas de flujos de carga mediante propuestas de articulación infraestructural.

- **La Mesa Urbano Regional y el “SURA” (2012).** Esta es una estrategia de desarrollo para el territorio antioqueño cuya traducción significa “Sistema Urbano Regional de Antioquia”, planteado por el grupo “Mesa Urbano Regional” del departamento de Antioquia y conformado por la gobernación de Antioquia, la alcaldía de Medellín, y el Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

Este sistema argumenta la necesidad de centros subregionales “auténticos y dinámicos” articulados por una red vial óptima, reconociendo además las dinámicas interdepartamentales, y entendiendo ciertos desequilibrios territoriales en lo que refiere hacia los centros urbanos más aislados del área metropolitana preexistente. Como estrategia este sistema pretende:

1. La consolidación de centros de servicios, para subregiones y zonas que no los poseen
2. La dotación especial de equipamientos a nivel hospitalario, de educación y de conectividad virtual para territorios en los que se dificulta la conexión vial a los centros subregionales
3. La proyección y programación de una estructura de vías que mejoren la interconexión e integración subregional.
4. El reconocimiento de relaciones de frontera interdepartamental que demandan considerar estrategias conjuntas de cooperación o asociación (LOOT)

c.) **Ámbito Internacional.**

- Tenemos a **Solís Trapero E. y “Del Área Metropolitana hacia una Región Urbana Policéntrica Madrileña; Cambio de Escala, Estructura Y Articulación Territorial” (2011).** Este abordaje se presenta como una tesis doctoral publicada, en donde el autor argumenta la oportunidades desde la temática, comprendiendo el reconocimiento de regiones urbanas y las oportunidades de cooperativismo, fortalecimiento de la competitividad, sostenibilidad y cohesión, que esto implica y según un comportamiento y paradigma del funcionamiento sistémico en red, que claramente es capaz de albergar mayores bienes socioeconómicos (pág. 27). Solís Trapero (2011) justifica su temática, desde un análisis exploratorio.

2.3. AREA DE ESTUDIO SUR OESTE DEL CARIBE COLOMBIANO; MONTERIA, AREA DEPARTAMENTAL Y MUNICIPIOS INMEDIATOS A SU LIMITE TERRITORIAL

2.3.1. Selección de núcleos urbanos en el territorio del Suroeste de la región Caribe Colombiana

La región caribe en su interior presenta una serie de características que establecen la importancia y categorización de los diferentes departamentos como también las municipalidades que le conforman; esto se puede entender a partir de las actividades y caracterizaciones que por ejemplo se presentan entre sus distintas jurisdicciones. Entre estas podemos tomar:

- El valor ambiental como zona área de reserva: esto explica la garantía para la sostenibilidad regional a través de la preservación de los recursos naturales prescindibles por parte de algunos territorios.
- La integración al comercio internacional: esto es la posición geográfica estratégica de algunas ciudades para los negocios de mayor cuantía, exportaciones y turismo.
- La competitividad local y de sus mercados y la calidad de los servicios: no es más que el contexto de las ciudades intermedias.
- El rol abastecedor de mercancía y principalmente alimenticia: esto es por parte de zonas geográficas mayormente rurales
- La vocación a partir de la actividad minera.

Algunas entidades de importancia dentro del contexto nacional subdividen el Caribe en porciones más específicas, muestra de ello es el Instituto Geográfico Agustín Codazzi quien divide el caribe colombiano en 7 subregiones que se conforman según sus características morfológicas – territoriales o fisiográficas²¹.

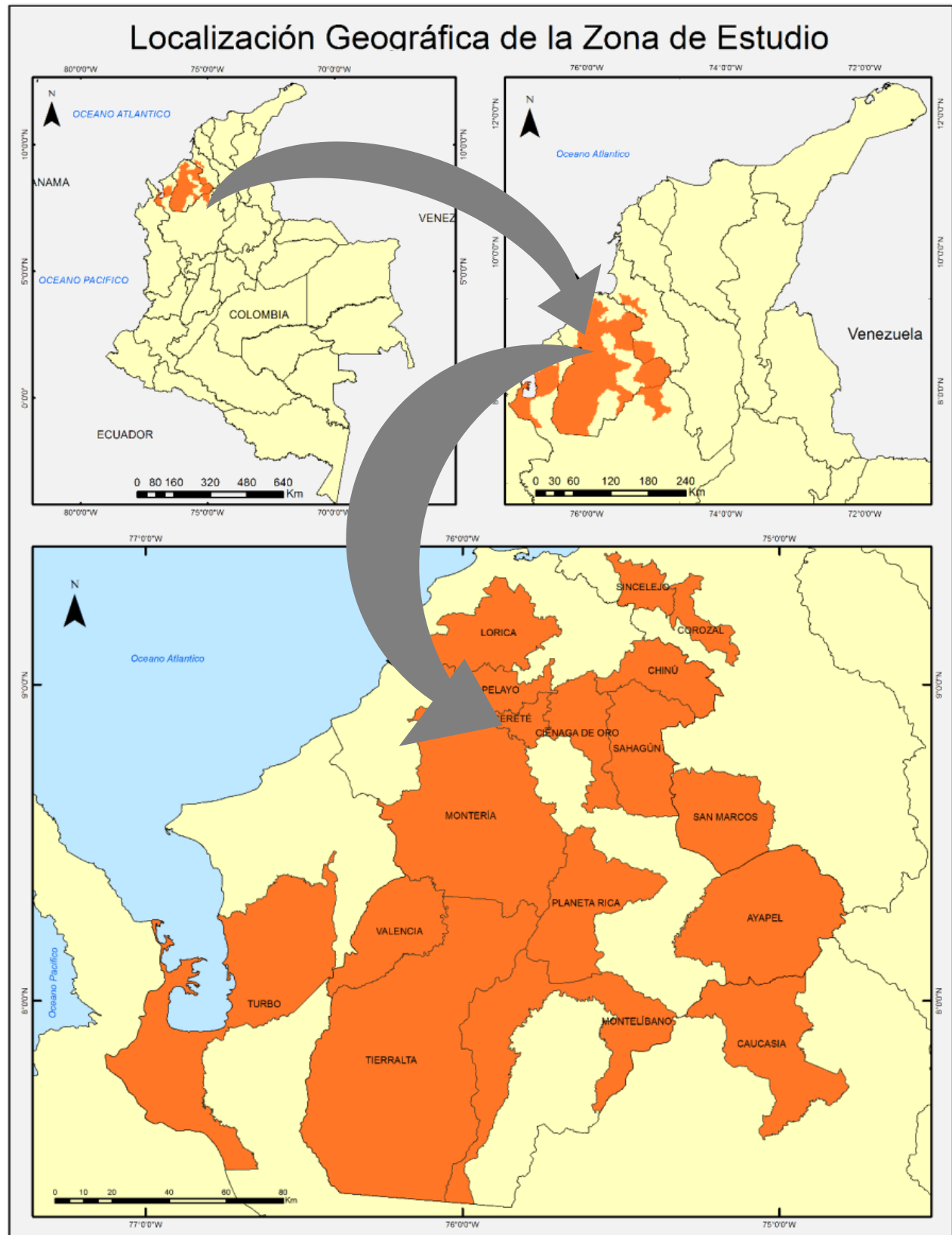
²¹ Esta subdivisión es: 1. Península de la Guajira, 2. Sierra Nevada de Santa Marta, 3. Delta del río Magdalena, 4. Sabanas del Caribe, 5. Valles de los Ríos del Sinú y San Jorge, 6. Depresión Momposina y 7. Golfo de Urabá.

A partir de esto y para un estudio más factible y de acuerdo a la finalidad de este trabajo se establece una selección territorial más definida y según propio del autor. Esto contempla varias características fisiográficas (como las establecidas por el IGAC) y fusiona otras características.

Se le puede catalogar como subregión, allí encontramos centros o también conglomerados urbanos como el caso de la “Región urbana al suroccidente de la costa, constituida por Sincelejo y Montería” (Roda, 2012); algunos municipios del Alto San Jorge, también de la Mojona Sucreña (depresión Momposina), e incluso municipalidades del golfo del Urabá.

De manea específica como marco espacial se comprenden todos los municipios del departamento de Córdoba, desde centros urbanos regionales hasta los centros urbanos básicos; teniendo en cuenta categorizaciones según datos, económicos, poblaciones y catastrales; enfatizando en Montería como área de mayor énfasis y como estructurante fundamental, también en municipios como Cerete, Ciénaga de Oro, Sahagún, Chinú, San Pelayo, Lorica, San Antero, Planeta Rica, Ayapel, Montelíbano valencia y Tierra Alta (esto en el departamento de córdoba); También se contemplan San Marcos, Corozal y Sincelejo en el departamento de Sucre; igualmente hace presencia Caucasia y Turbo en el departamento de Antioquia. (Ver Mapa 1).

Como se había hecho mención el párrafo anterior esta selección se elaboró en base orden que poseen las dichas ciudades, en relación a cifras demográficas, tamaño, y respecto a la relación tiempo medio recorrido teniendo como punto de partida y llegada el municipio de Montería.



Mapa 1. Localización geográfica de la zona de estudio. (Núcleos urbanos de importancia en el Suroeste de la región Caribe Colombiana). Fuente, Autor.

2.3.1.1. Características urbanas

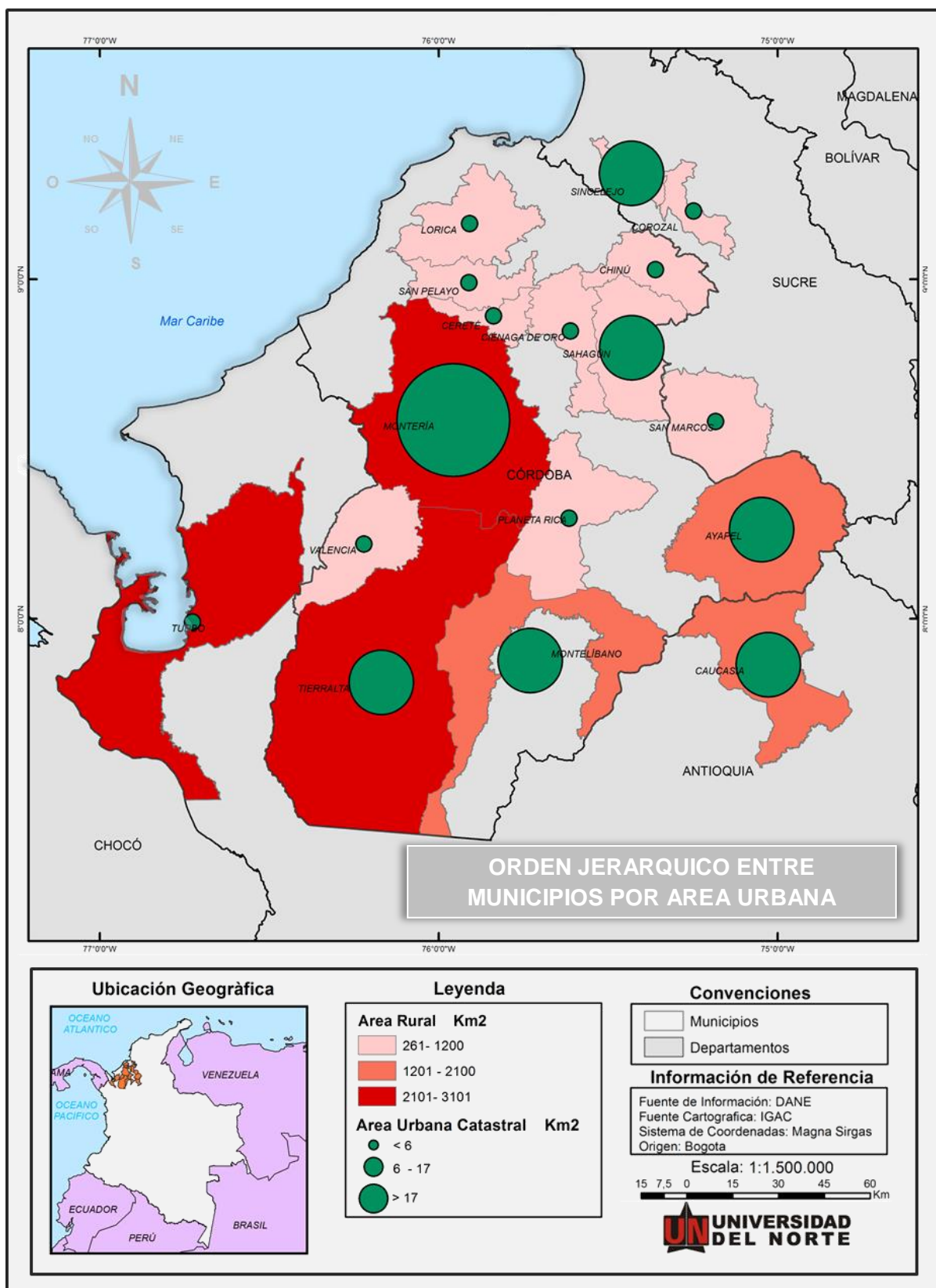
El municipio es el intento de formalización administrativa de la ciudad, de ponerle fronteras y delimitar la población sobre la que afecta el gobierno central (Sorribes, et al., 2012, pág. 345), es también un espacio puntual y físico en el que individuos con necesidades, básicas y análogas, y con expectativas convergen, consolidando un paisaje artificial llamado urbano.

El área constituida como estudio es un collage de estas entidades espaciales cuya diversificación²² también plantea una serie de similitudes, si le miramos desde una perspectiva estadística y en el marco de cobertura de zonas urbanas, estas evidencian porcentajes de ocupación bastantes mínimos respecto a su jurisdicción. Esto es que dichas áreas urbanizadas ocupan tan solo el entre el 1% y el 0.25% del total de su territorio, para el caso del departamento de Córdoba; siendo Montería y Cereté las de mayor ocupación; lo que significa una vocación mayormente rural, indiferentemente de las dinámicas de sus actividades económicas. El caso de lo comprendido en el área departamental de sucre en lo que respecta ocupación del área urbana es mucho más diverso, pues se establecen índices de entre 5.71%, 0.60% y 0.97% para los municipios de Sincelejo, San Marcos y corozal respectivamente (destacando que el primero corresponde como capital departamental). (Ver tabla 1 y mapa 2)

²² La diversificación se considera a partir de la variación de datos catastrales y en kilómetros cuadrados suministrados por el IGAC, que se establece entre los distintos municipios a través de sus zonas urbanas pero también de sus áreas rurales comprendiendo estas últimas a los corregimientos que le competen.

| Municipio | Departamento | Zona Urbana (Km2) | Zona Rural (Km2) y Corregimientos | Área Total (Km2) |
|-----------------|--------------|-------------------|-----------------------------------|------------------|
| 1. Montería | Córdoba | 32,050 | 3.101,9 | 3.134,0 |
| 2. Cereté | Córdoba | 3,0718 | 277,45 | 280,52 |
| 3. C. de Oro | Córdoba | 1,6510 | 638,31 | 639,96 |
| 4. Sahagún | Córdoba | 7,7835 | 956,17 | 963,96 |
| 5. Chinú | Córdoba | 3,8516 | 620,54 | 624,39 |
| 6. San Pelayo | Córdoba | 3,1970 | 435,55 | 438,75 |
| 7. Lorica | Córdoba | 5,2757 | 91,084 | 916,12 |
| 8. Planeta Rica | Córdoba | 3,0225 | 1.177,9 | 1.180,9 |
| 9. Ayapel | Córdoba | 12,325 | 1.791,0 | 1.803,3 |
| 10. Montelíbano | Córdoba | 7,8876 | 1.520,9 | 1.528,8 |
| 11. Tierra Alta | Córdoba | 7,7397 | 2.813,2 | 2.820,9 |
| 12. Valencia | Córdoba | 5,8118 | 1.065,0 | 1.070,8 |
| 13. San Marcos | Sucre | 5,5030 | 906,64 | 912,15 |
| 14. Sincelejo | Sucre | 16,003 | 261,51 | 277,51 |
| 15. Corozal | Sucre | 2,6647 | 270,73 | 273,40 |

Tabla 1. Datos espaciales (áreas catastrales) de municipios seleccionados situados en el Suroeste de la región Caribe Colombiana. Fuente, autor a partir de datos estadísticos catastrales (último trimestre de 2014) por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi



Mapa 2. Orden jerárquico entre municipios en zona de estudio por área urbana; (Núcleos urbanos de importancia en el Suroeste de la región Caribe Colombiana). Fuente: Autor.

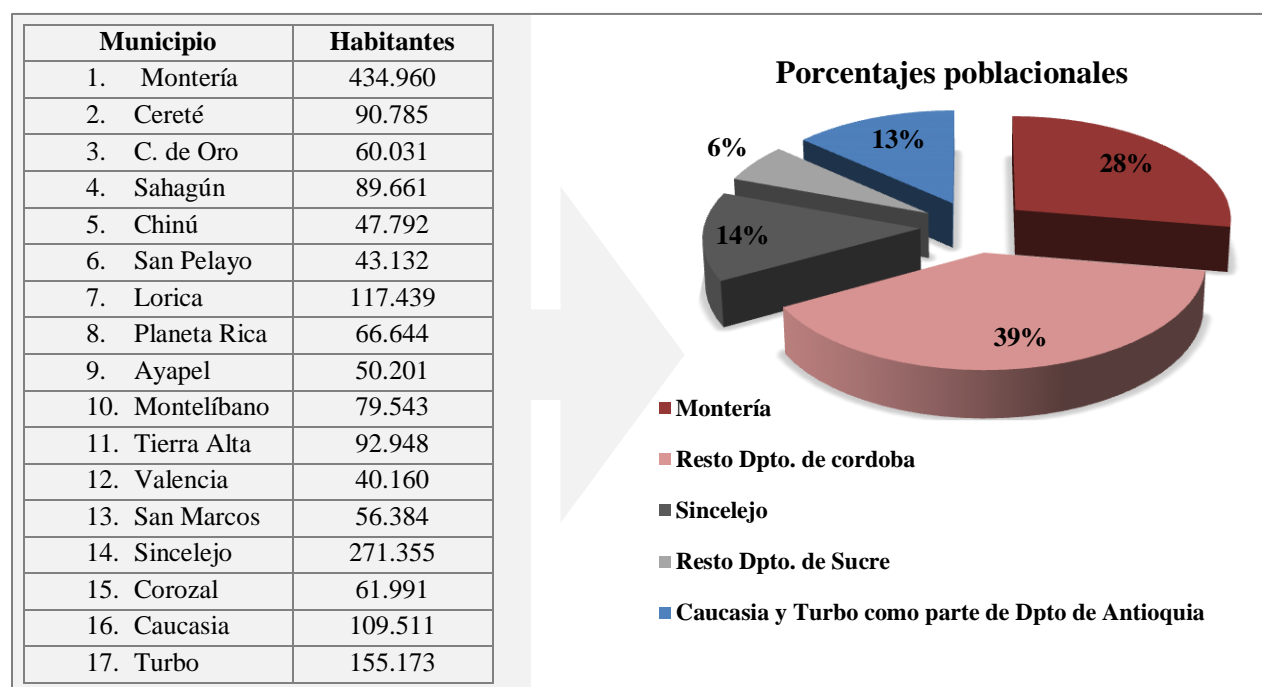
2.3.2. Población y Economía

1. Población

Al igual que lo que sucede en las grandes, medianas y pequeñas municipalidades de la mayoría de los países latinoamericanos, en Colombia el proceso de incremento en el tamaño de la población al interior de sus ciudades es una variable constante, que en gran proporción es consecuente con el nivel de desarrollo físico y económico de dichos albergues.

En este punto en el área de estudio, podemos observar las distintas variaciones de población en los diversos municipios que le conforman, que para nuestro caso determinan la preponderancia de cada una de ellas.

Actualmente es la ciudad de Montería la que más alto número de personas alberga dentro su área y urbana, seguida por Lorica, Tierra Alta, Cereté y el resto respectivamente; esto en el departamento de córdoba. Así mismo demuestran su jerarquía Sincelejo en sucre y Caucasia y turbo en la zona seleccionada del departamento de Antioquia (Bajo Cauca y Urabá Antioqueño). (Ver cuadro 6)

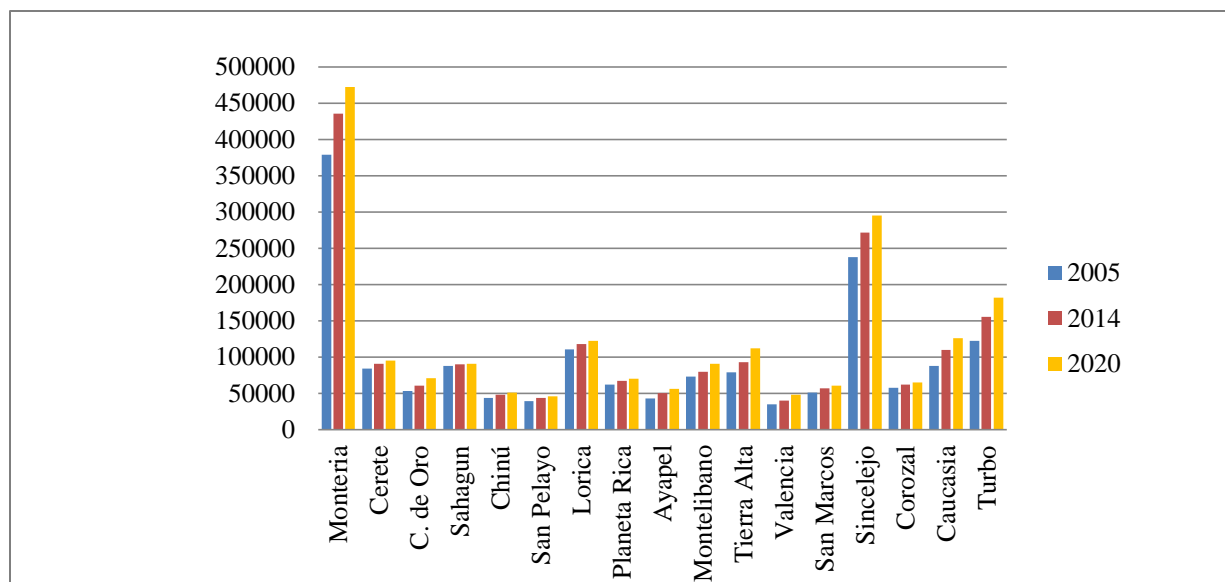


Cuadro 6. Datos poblaciones, Fuente: autor a partir de Proyecciones de Población Municipales de Colombia por Área del DANE a 2014.

Es importante hablar de que en nuestro territorio existe un orden jerárquico de las ciudades, mayormente dado según las densidades demográficas, influyendo de manera directa sobre la importancia de unas frente a otras (debido a la especialización de sus servicios).

Esta jerarquía de manera indirecta genera fenómenos como la inmigración, afectando de forma directa a la ciudad; alterando funcione dirigidas a la población ya existente, afectando la planificación urbana; modificando la dinámica de natalidad y morbilidad, entendiéndoles como actores gran relevancia.

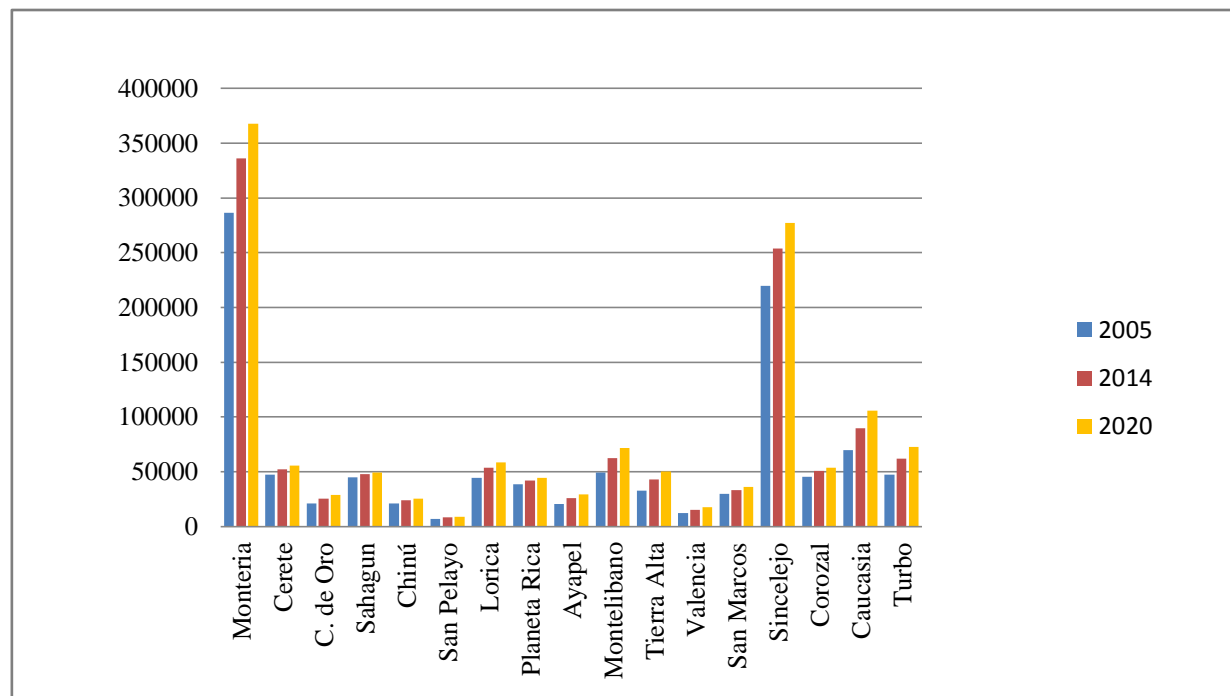
Ahora bien teniendo en claro esto y si nos remitimos a datos censales suministrados por el DANE, comprendiendo a Montería (como eje temático), el resto de Córdoba, áreas municipales en Sucre y Antioquia; damos cuenta de que dentro del crecimiento regional de la población de los distintos departamentos, existe un porcentaje de crecimiento más elevado en sus capitales. (Ver cuadro 7)



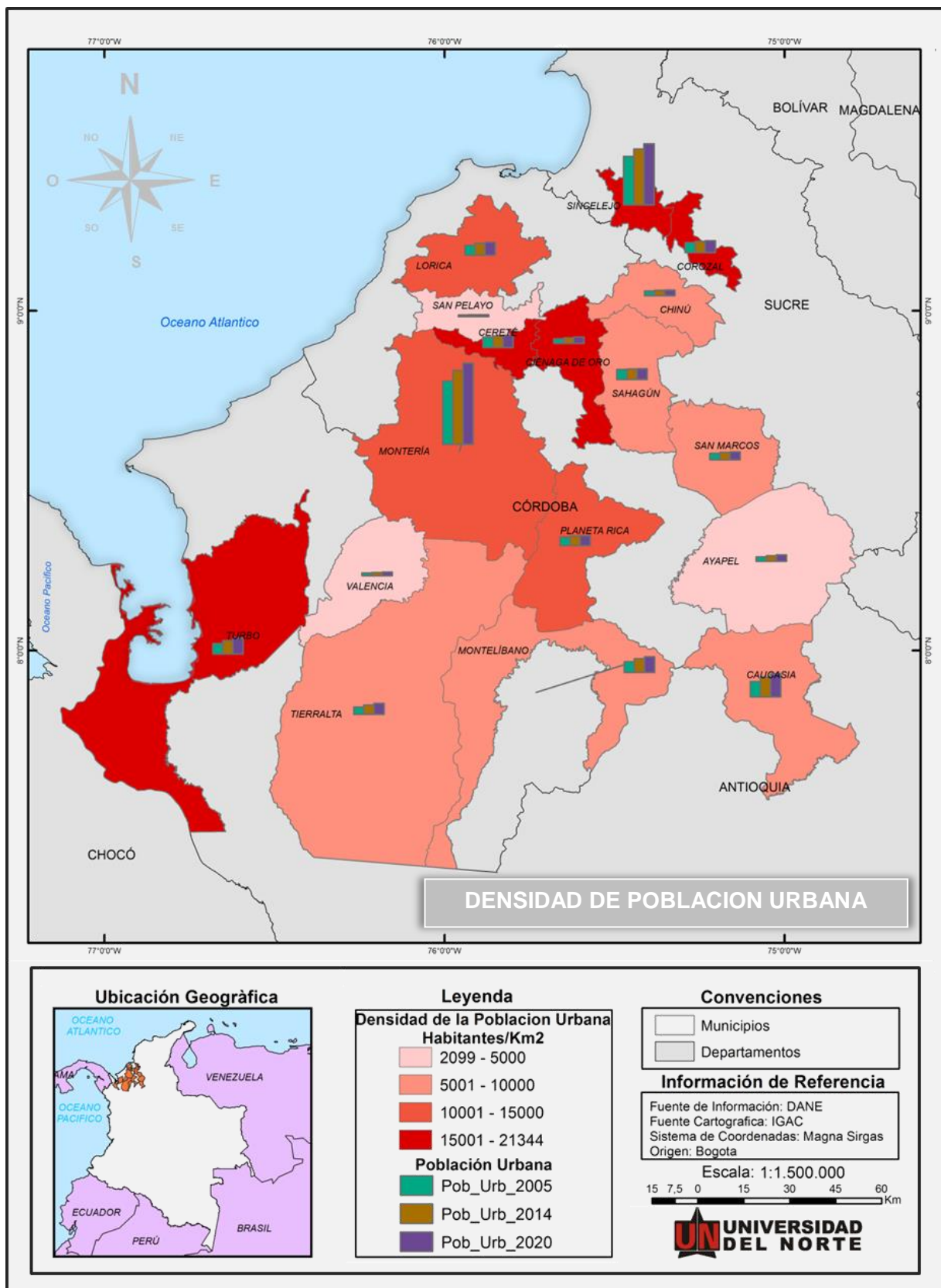
Cuadro 7. Crecimiento poblacional total de las distintas municipalidades seleccionadas. Fuente: autor a partir de Proyecciones de Población Municipales de Colombia por Área del DANE a 2005 - 2020.

En el cuadro anterior se aprecia que el 60% de los diferentes municipios según las proyecciones del DANE a la actualidad contiene algo más de 50.000 habitantes, destacándose; Montería, que claramente supera los 400.000; Sincelejo, en el rango de los 270.00; Turbo, dentro del aproximado de los 150.000 – 200.000.

La participación poblacional de dentro de las cabeceras urbanas cobra la mayor importancia, pues a fecha de 2014 nuevamente en base a las proyecciones del Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas, estas albergan cerca del 77,2% y el 93,5% para el caso de la capital de Córdoba y Sucre respectivamente. Para el caso de los demás municipios esta participación dentro del área urbana contempla un rango de entre el 49,6% y el 80,8%, a excepción de San Pelayo en cuyo núcleo urbano reside el 18,7% de su población total. (Cuadro 8)



Cuadro 8. Crecimiento poblacional dentro de la cabecera urbana de las distintas municipalidades seleccionadas. Fuente: autor a partir de Proyecciones de Población Municipales de Colombia por Área del DANE a 2014.



Mapa 3. Densidad de población urbana en los “Núcleos urbanos de relevancia en el área delimitada”. Fuente: Autor;

2. Economía

La configuración económica de la subregión conforme a analizar, tiene como actividades económicas de mayor importancia a dos sectores claves: **sector primario** (Agropecuario y Minero), como más significativos; **sector terciario**, que recientemente se ha fortalecido como nuevo motor de desarrollo, y cuya participación dentro del PIB regional ha de alguna manera amortiguado el decrecimiento económico que se ha venido presentando en los últimos años y respecto al resto del país²³. La participación de este último (sector terciario) destaca debido a que este representa aproximadamente el 72% de la dinámica económica de los diferentes municipios.

De manera puntual respecto a las ciudades seleccionadas; Montería, Cereté, San Pelayo, Iorque, Ciénaga de Oro (Medio Sinú) y Valencia (Bajo Sinú), es donde según Viloria de la Hoz. (2007), se da la concentración de la agricultura tecnificada, existiendo un productivo Distrito de riego entre las dos primeras municipalidades (Distrito Mocarí).

En el caso de Montería, Cereté y San Pelayo, según el Banco de la República de Colombia y el DANE (2013), es destacada la producción algodonera representando el 51,9% del área total cosechada del País y el 47,3 de lo producido, a pesar de existir una reducción nacional del 11,3% respecto a años anteriores (pág. 2).

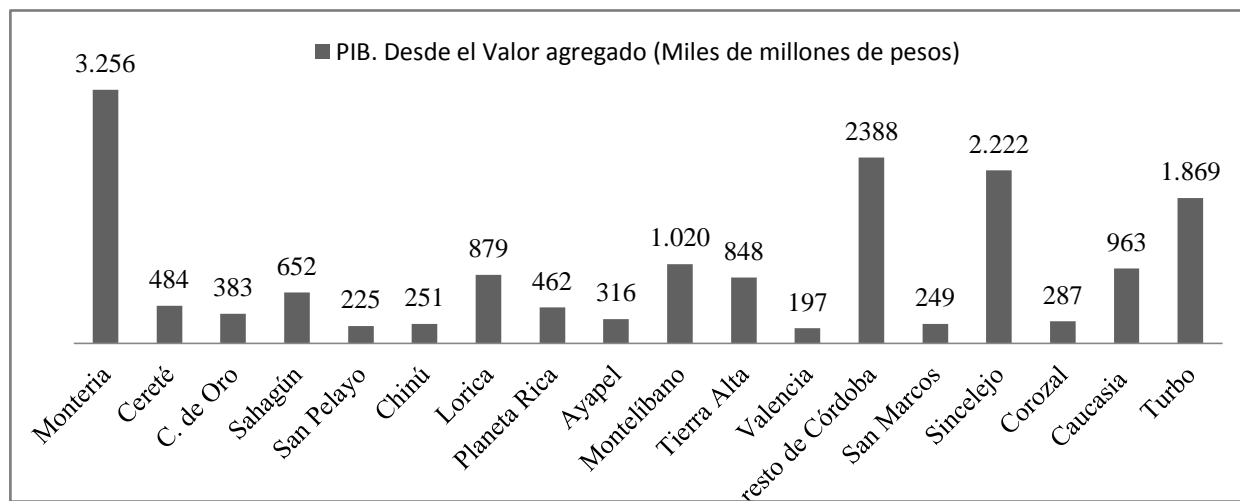
Nuevamente hablando del PIB, evidentemente tenemos que dentro de la economía regional es la mejor herramienta de medición para expresar el valor en moneda de la producción de bienes y servicios, por eso para mostrar la dinámica económica que se maneja dentro de los múltiples núcleos dentro de lo delimitado como estudio se hace necesario su utilización.

Partiendo de 20 años atrás el PIB del departamento de Córdoba y por tanto de sus áreas municipales, cobro protagonismo en los 7 primeros años; tuvo una variación porcentual ascendente, debido al sector primario (agropecuario), minero y de transporte. Sin embargo en transcurrir de los tiempos hasta el presente esto ha menguado favorable y desfavorablemente por periodos.

²³ (especialmente del sector primario)

Esto en el departamento de sucre y sus áreas objeto de selección también ha sido así. Caso contrario para las municipalidades seleccionadas de Cauca y Turbo en el Departamento de Antioquia.

Tomando el año 2013 como año de referencia para el PIB, Según DANE obtenemos la siguiente secuencia de cuadros y tablas. (ver: cuadro 9 y 10; tabla 2 y 3)



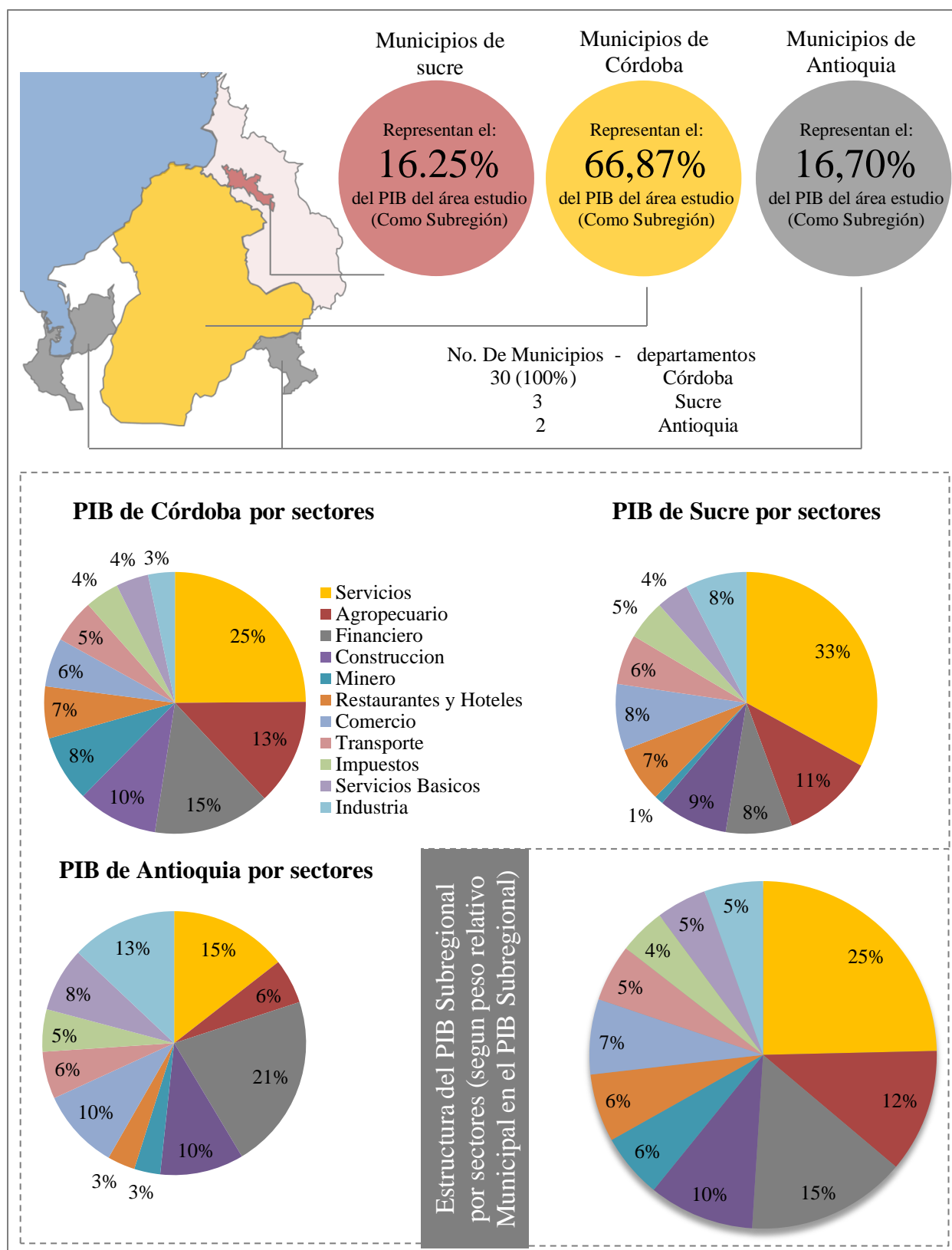
Cuadro 9. PIB municipal desde el “Valor agregado” de los municipios seleccionados. Fuente: autor a partir” Indicador de Importancia Económica Municipal Cuentas Departamentales” del DANE – 2015 según datos 2013.

| Municipios del Dpto. de Córdoba | Peso Porcentual relativo municipal en el PIB Departamental (%) | Municipios del Dpto. de Sucre | Peso Porcentual relativo municipal en el PIB Departamental (%) |
|---------------------------------|--|-------------------------------|--|
| 1. Montería | 30,3 | 13. San Marcos | 4,7 |
| 2. Cereté | 4,2 | 14. Sincelejo | 41,6 |
| 3. C. de Oro | 3,3 | 15. Corozal | 5,4 |
| 4. Sahagún | 5,6 | | |
| 5. Chinú | 2,2 | | |
| 6. San Pelayo | 1,9 | | |
| 7. Lorica | 7,6 | | |
| 8. Planeta Rica | 4,0 | | |
| 9. Ayapel | 2,7 | | |
| 10. Montelíbano | 8,8 | | |
| 11. Tierra Alta | 7,3 | | |
| 12. Valencia | 1,7 | | |
| Resto (12 m.) | 20,6 | | |

| Municipios del Dpto. de Antioquia | Peso Porcentual relativo municipal en el PIB Departamental (%) |
|-----------------------------------|--|
| 16. Cauca | 1,1 |
| 17. Turbo | 2,2 |

Tabla 2. Peso Porcentual relativo de los municipios seleccionados dentro del PIB de sus respectivos departamentos. Fuente: autor a partir” Indicador de Importancia Económica Municipal Cuentas Departamentales” del DANE – 2015 según datos 2013.

Tabla 3. Peso Porcentual relativo de los municipios seleccionados dentro del PIB Subregional (área de selección). Fuente: autor a partir “Indicador de Importancia Económica Municipal Cuentas Departamentales” del DANE – 2015 según datos 2013.



Cuadro 10. Participación porcentual en el PIB de las distintas actividades económicas predominantes a nivel Subregional (según Municipios seleccionados). Fuente: Autor a partir de "Indicador de Importancia Económica Municipal Cuentas Departamentales" del DANE – 2015 según datos 2013.

Toda esta configuración es importante a la hora de hablar de producción per cápita y de describir la vocación económica, sectores dominantes e identidad de un territorio; ya que se identifican los hitos de partida que generan y/o han generado desarrollo, permitiendo la generación de nuevas políticas o lineamientos para la implementación de acciones o estrategias para la inversión o reforzamiento de puntos o ítems que promueven dicho progreso.

Es importante también asimilar que es gracias a la calidad de las distintas “formas del capital (capital humano, empresarial, físico, publico e institucional, y tecnológico)²⁴”, que toda esta dinámica económica se constituye y conjuga un avance. Estos no funcionan de manera aislada, por lo que tienen que actuar en conjunto donde la equivalencia participativa determina positiva o negativamente la competitividad territorial.

En base a esto último para el área en selección es decir la sección comprendida por las distintas municipalidades, encontramos que el panorama no es nada alentador, considerando que este presenta niveles de competitividad inferior y mediamente heterogéneos; Córdoba y sucre ocupando los puestos 24 y 20 respectivamente, dentro de un total de 29 áreas departamentales esto según Ramírez J., Parra Peña, Gonzales a., & Corredor F. (2014, págs. 9 - 10) para la CEPAL²⁵; para los municipios pertenecientes a Antioquia (aunque su caso es un poco más complejo), presentan analogías.

No obstante municipios como Montería y Sincelejo presentan un plus o ventaja, y es que la contribución al su PIB departamental es significativamente alta si se tiene en cuenta que sus aportes se establecen en el 30.3 y 41,6 respectivamente empujando al desarrollo de sus departamentos.

²⁴ Esto es que para las conformaciones regionales autores como Ramírez j. y Parra-Peña S. (2009) en su documento para la CEPAL argumentan las regiones cuentan con al menos de cinco tipos capital: **capital humano** (salud, nutrición y capacitación productiva); **capital empresarial** (empresas, maquinas e instalaciones); **capital físico** (infraestructura, servicios domiciliarios y sistemas de comunicación); **capital público e institucional** (instituciones, marco regulatorio, leyes y justicia); y **capital tecnológico** (asimilación de tecnologías existentes y creación de nuevas). (pág. 8)

²⁵ CEPAL: Comisión Económica para América Latina y el Caribe. Se fundó para contribuir al desarrollo económico de América Latina, coordinar las acciones encaminadas a su promoción y reforzar las relaciones económicas de los países entre sí y con las demás naciones del mundo (CEPAL)

Es claro que la conformación del área en estudio es de vocación agropecuaria significándole como un posible producto territorial competitivo, sin embargo la falta de especialización y en cuanto a sus tecnologías le rezagan competitivamente del resto de otras áreas del país.

2.3.3. Estructuración territorio – económica

2.3.3.1. homogeneidad y heterogeneidad económico-social

Para hablar de estructura regional es pertinente remitirnos al concepto más básico de estructura entendiéndole como la disposición y el orden de las partes dentro un todo (Wikipedia).

Esto sugiere un carácter complejo ya que dicho orden no solo involucra temáticas espaciales²⁶ o geográficas, si no también factores económicos y demográficos principalmente, también sociales y político - administrativos²⁷. Cada uno de estos factores se estructura de manera diferente y con una dinámica que hace evidente la dimensión múltiple del espacio.

Ramírez J. & Parra-Peña S., 2009 (citado en Sachs, 2005. Pág. 8) afirmó que las regiones necesitan al menos cinco tipos de capital para el bienestar de sus habitantes, además de un óptimo acceso a cada uno de los componentes que le estructuran. El valor porcentual de cada uno de estos y las equivalencias entre dichos porcentajes determinan el grado de homogeneidad o heterogeneidad según sea el caso; sabiendo que a mayor grado de similitud mayor es el grado de homogeneidad, lo que traduce mayor aptitud, desarrollo y por tanto competitividad.

A partir de lo anterior, contextualizándonos en el área seleccionada como estudio, se argumenta una heterogeneidad entre sus diversas dimensiones, argumentando que su estructura interna presenta un escaso equilibrio, rezagando alguno de sus factores.

²⁶ La temática espacial se refiere al capital físico y sus diferentes componente (sin embargo para este caso es el territorio o aspectos territoriales de mayor escala los de mayor énfasis. Esto es sistemas viales – infraestructura redes y dinámica de transporte, representación en cantidad – área espacial.

²⁷ Los factores hacen referencia a los anteriormente mencionados diferentes tipos de capitales. Refiriéndose los factores económicos y tecnológicos al capital empresarial; los factores demográficos o de población como también los sociales, al capital humano; los factores político – administrativos al capital público e institucional y la

Estas áreas urbanas en Córdoba, Sucre y Antioquia, han desatendido factores o variables; tecnológicas, es decir ciencia e innovación faltando especialización para la producción en base al sector primario; finanzas públicas, le han relegado en atención y gestión, afectando de forma inmediata y tangible ámbito económico, y la fortaleza de dicha conformación regional. Todo esto hace menos competitiva nuestra zona de estudio dentro del ámbito nacional, generando brechas sociales.

Finalmente entonces se genera la conclusión de que nuestro universo de estudio presenta fuertes desequilibrios y grandes heterogeneidades. La importancia de hacer mención de todo lo previo radica en que son las actividades propias de la ciudad, quienes dinamizan el espacio, el cual un se puede estudiar aisladamente sin contemplar dichas actividades, representadas en factores o capitales.

2.3.3.2. Homogeneidad y heterogeneidad geográfico – espacial

“La geografía física influye directamente sobre el desarrollo económico de las regiones y sus partes, a través del grado de homogeneidad o heterogeneidad morfológica del suelo y factores como la dotación de recursos naturales, condiciones climáticas entre otras” (Viloria de la Hoz, 2007, pág. 288). Esto es una realidad que se hace tangible a través de algunas áreas urbanas que se han tenido en cuenta; se observado que son aquellas que menor contraste presentan dentro de la variación de sus actividades económicas, quienes concentran un mayor producto per cápita.

Establecer homogeneidades y heterogeneidades en el ámbito territorial comprendiendo Municipalidades Cordobesas, sucreñas y aquellas del departamento Antioqueño debería ser relativamente sencillo, visualizando que básicamente se sitúan en planicies con ondulaciones menores y con no muchos accidentes geográficos, sin embargo existe también una serie de caracterizaciones que aunque ocasionalmente suelen pasar desapercibidas, son meritorias de atención a la hora de determinar actividades.

La organización dentro del medio físico también determina las actividades municipales y su importancia, de una manera muy breve esto lo podemos evidenciar y a través de la agrupación

según las características físico – territoriales, o más precisamente a través de las divisiones subregionales determinadas por la CVS²⁸ y que estudiosos, como Vilorio de la Hoz (2007, Pags. 278, 279) defiende.

A partir de ello hablamos de Montería, Cereté, San Pelayo y Ciénaga de Oro en la Subregión del Medio Sinú, argumentando que representan grandes planicies, cuyos suelos son de alta fertilidad en los que el desarrollo de la actividad agrícola es altamente factible debido a la aptitud del suelo donde el recurso hídrico está presente todo el tiempo, especialmente por el hecho de ser bordeados por el Río Sinú.

El asunto con Lorica en el Bajo Sinú, no dista mucho de las características anteriores en cuanto forma del terreno, ya que se determina también como suelos planos cuya fertilidad para la siembra de cultivos es solo un poco inferior a lo anterior mencionado, sin embargo la presencia de elementos acuíferos es más alta. Por lo que actividades económicas como la pesca es más acentuada y es constituyente de suma preponderancia, dentro de las dinámicas económicas propias, como también departamentales. Es un área más baja (en lo que refiere a suelos), respecto al resto de municipios.

Sahagún y Chinú en la Sabana, al igual que lo arrojado por los municipios antes mencionados y de la caracterización morfológica de sus tierras, dictan que son suelos relativamente planos, pese a esto existe una variación significativa en lo relativo a fertilidad; Es baja en consideración a sus antecesores y esto se explica por la ausencia de fuentes hídricas inmediatas, por lo que la siembra no es tan intensiva como en los demás municipios y en tiempos de verano el impacto ambiental es mayor.

Por otra parte arribando los municipios situados en la parte Sur Este del departamento en la Subregión del San Jorge se presentan Planeta Rica, Ayapel y Montelíbano, su medio geográfico también muestra una abundante riqueza en cuerpos de agua muy superior a Lorica; presenta

²⁸ La CVS (Corporación Autónoma Regional de los Valles del Sinú y el San Jorge), es la CAR de competencia para el departamento de Córdoba, esta determinó que el departamento de Córdoba se divide en siete subregiones a partir de las características geológicas y geográficas que son: Subregión del Alto Sinú y Central Hidroeléctrica de Urrá; Subregión de Montería y Sinú Medio; Subregión de Ciénagas – Bajo Sinú; Subregión de Sabanas; Subregión del San Jorge y la Subregión Costanera.

ondulaciones de terreno en mayor medida respecto a todo lo antes mencionado, ejemplo de ello es Ayapel. No obstante existe una gran paradoja y es que a pesar de toda esta exuberante presencia hídrica la aptitud de sus suelos para la actividad agrícola es relativamente baja, frente a esto existe una explicación dada en que la profundidad de sus suelos no es muy significativa, por lo que el drenaje es deficiente. Esto también explica por qué son zonas inundables y por qué la presencia de fuentes de mineral para la explotación.

Tierra Alta y Valencia en el Alto Sinú cierran las municipalidades que conforman a Córdoba, estos municipios son los de mayor contraste morfológico de terreno, ya que presentan características muy montañosas²⁹ pero también extensas planicies altamente fértiles; en conjunto es la zona con más alta riqueza hídrica.

De todo esto se argumenta: el departamento es heterogéneo en una pequeña medida; las planicies son las grandes protagonistas; las fuentes hídricas están presentes de manera importante en casi todas las áreas municipales a excepción de las comprendidas las Subregión de la Sabana Cordobesa.

En los límites espaciales de Sucre las características fisiográficas van manteniendo uniformidad con sus colindantes, mismos que al buscar su centro van cambiando morfológicamente a manera de difuminado, también como sucede con Córdoba también está dividido en subregiones departamentales.

Ubicado al noroccidente del departamento en la subregión de Montes de María esta Sincelejo su paisaje rural Montañoso se suaviza a través de municipalidades como Sampues³⁰. Expertos como (Aguilera Diaz, 2007) aseguran que es este el paisaje característico de esta porción del departamento (pág. 503). Este paisaje montañoso se atenúa solo un poco en Corozal ubicado en la subregión de las Sabanas, donde la tipología del terreno equivale a lomas que dejan ver la carencia de elementos acuíferos; una debilidad a la hora presentarse los cambios de estación,

²⁹ Esto se hace más referente teniendo en cuenta que es entre las estribaciones de dicho relieve que se establece la central hidroeléctrica de Urra. Así mismo es en estas pendientes topográficas que nacen importantes ríos como el Sinú y el San Jorge.

³⁰ Departamento de sucre

especialmente verano. No obstante a pesar de presentar diferencias fisiográficas; estos municipios presentan características muchas más análogas y por ello se puede considerar presentan homogeneidad paisajística.

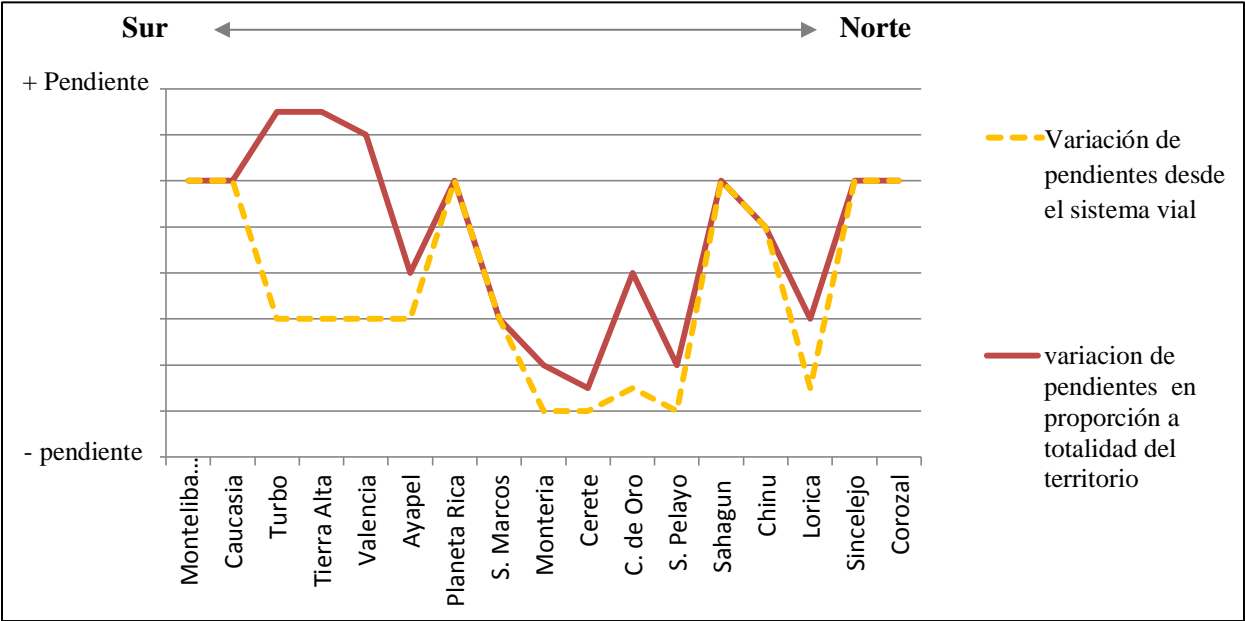
La organización de San Marcos como parte de la subregión del San Jorge, en el departamento de sucre, supone una configuración diferente a de las áreas territoriales situadas al norte. Esto debido a que su localización está dada en una extensa sábana que limita con Sabana Nueva en Córdoba, que de manera inmediata sirve de puente con Planeta Rica en el mismo departamento.

Esto de Sucre dice una heterogeneidad al y es se expresada de acuerdo a la ubicación de sus municipalidades; al nororiente se visualizan elevaciones topográficas muy superiores con respecto a la parte suroriental.

Para el caso de Caucasia ubicada en la Subregión del Bajo Cauca, es estrecha la relación con el departamento de Córdoba a través del municipio de Montelíbano meritorio de contemplarle como un compositivo de la subregión tomada como universo de estudio, además de las características fisiográficas este posee. Esta área municipal muestra analogías según características anteriormente mencionas, se hace evidente en las planicies, las leves ondulaciones y la fuerte presencia de cuerpos de agua, como también una dinámica económica basada en actividades ligadas al sector primario.

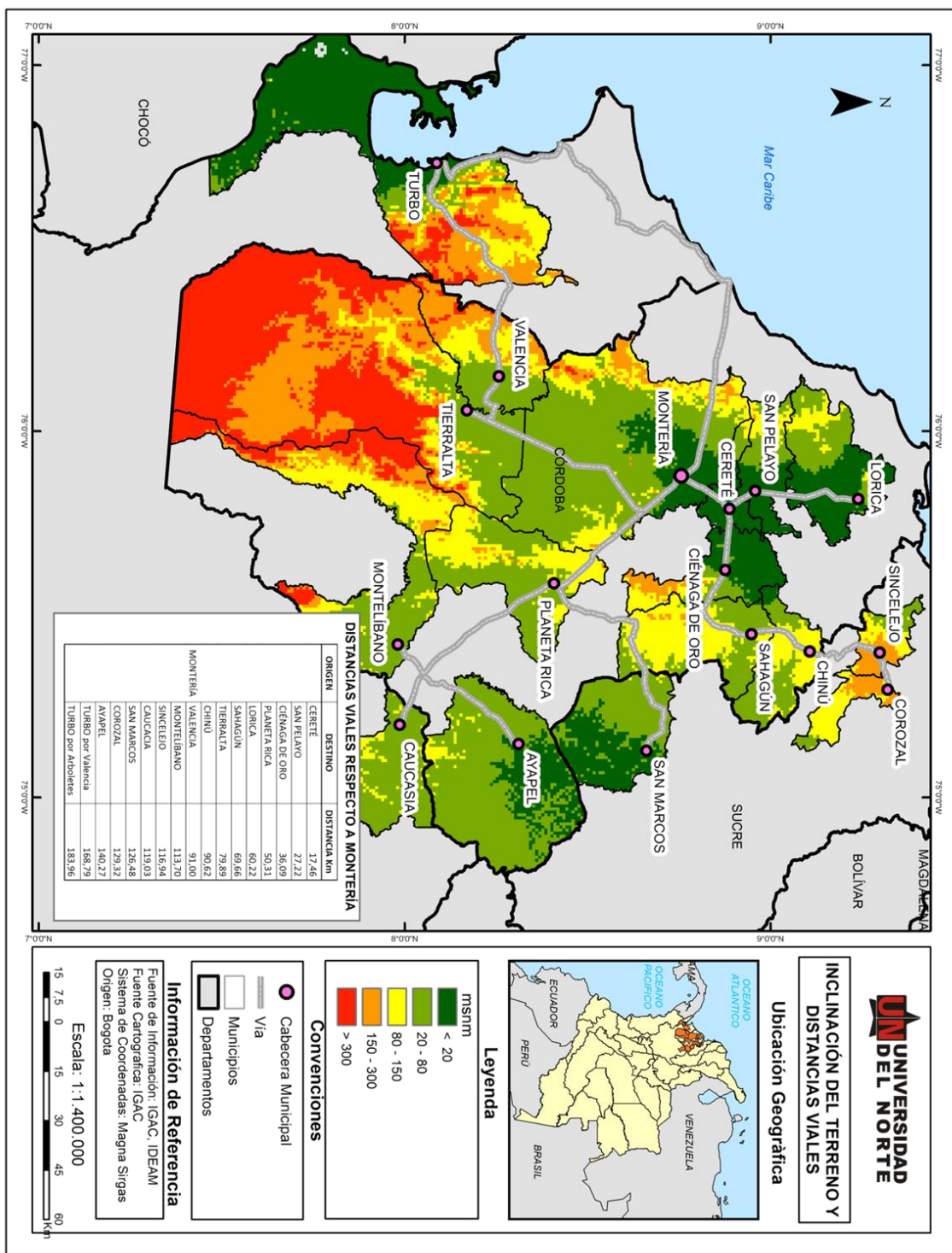
Por otro lado y como último Turbo manifiesta zonas llanas las cuales van transformándose en paisaje montañoso en dirección noroeste.

Todas estas variaciones físicas del paisaje en nuestra área de estudio dependen del grado de pendientes presentes en la zona, resultado de la las diferentes altitudes correspondientes a distintas municipalidades. Así mismo también existen variaciones en base a los ejes viales presentes (ver cuadro 11 y mapa 4); mismos que participan en los contrastes paisajísticos que se aparecían.



Cuadro 11. Heterogeneidad del paisaje físico (según proporción de **pendientes y altitud en la totalidad territorial** de cada municipio).
Fuente: Autor.





Mapa 4. Pendientes de terreno, configuración y distancias viales en los “Núcleos urbanos de importancia en el Suroeste de la región Caribe Colombiana”. Fuente: Autor.

2.3.3.3. Compacidad intraregional

En el ámbito urbano el intercambio, la comunicación, la interacción y el contacto; son el fin de la ciudad; son la esencia de la misma; pero para esto deben existir elementos físicos como sustento, los cuales pueden ser estudiados a través de conceptos; para ver comportamientos a manera de conjunto, con el fin de llegar a la identificación de posibles desequilibrios y desarrollar estrategias, para una solución o bien para afianzar intervenciones sea el caso.

Unos de estos estudios es la evaluación a través del concepto de compacidad, cuyo propósito es discutir la presión de los componentes constitutivos de la ciudad, en su área territorial. Esto de manera más específica es medir proximidades entre elementos (edificaciones y áreas de estancia), como ejecutorios de presión³¹.

Así como la proximidad de dichos elementos, y en la medida que estos se encuentren más cercanos o lejanos unos de otros, se argumenta una mayor o menor compacidad respectivamente.

Esta concepción generalmente ha sido aplicada de manera exclusiva a las áreas urbanas (ciudades), por lo que es algo paradójico, mas no ilógico establecer dicha aplicabilidad al ámbito regional; donde las áreas rurales, están muy presentes y establecen un contraste constante en el paisaje; donde las distancias, pueden ser un imperativo.

No es ilógico, por que pensar la región como una ciudad a gran escala, es también hacer una valoración de; la relación entre áreas totales y áreas como medios contruidos; el equilibrio entre medio urbanizado – proximidad; que tiene como sustento la calidad de vida de sus residentes.

³¹ Esto según elementos es; a mayor proximidad entre edificaciones, mayor es la presión sobre un referente espacial; a menor proximidad entre edificaciones, menor es la presión sobre un referente espacial. También puede entenderse; a mayor proximidad elementos o áreas de estancia, menor es la compacidad, y por tanto menor es la presión sobre el espacio como referente; a menor proximidad entre elementos áreas de estancia, mayor es la compacidad, y por tanto existe una mayor presión sobre el referente espacial.

En definitiva quien ejerce la presión es el elemento edificado, y quien actúa como amortiguador, descompresor o compensador es el elemento área de estancia.

Esto es dimensionar a la región como un elemento en el que como edificado, se tiene la ciudad urbanizada (cabeceras municipales).

A partir de esto se presenta nuestra zona de estudio, la cual desde el factor distancia plantea una compacidad relativa media – alta, en base a las distintas áreas urbanas que le comprenden; es el caso de Montería y Sincelejo. No obstante y teniendo en cuenta el factor distancia los núcleos dentro de nuestra región orientados hacia la parte sur este y suroeste y que son minoría presentan índices de compacidad media – baja (ver imagen 5).

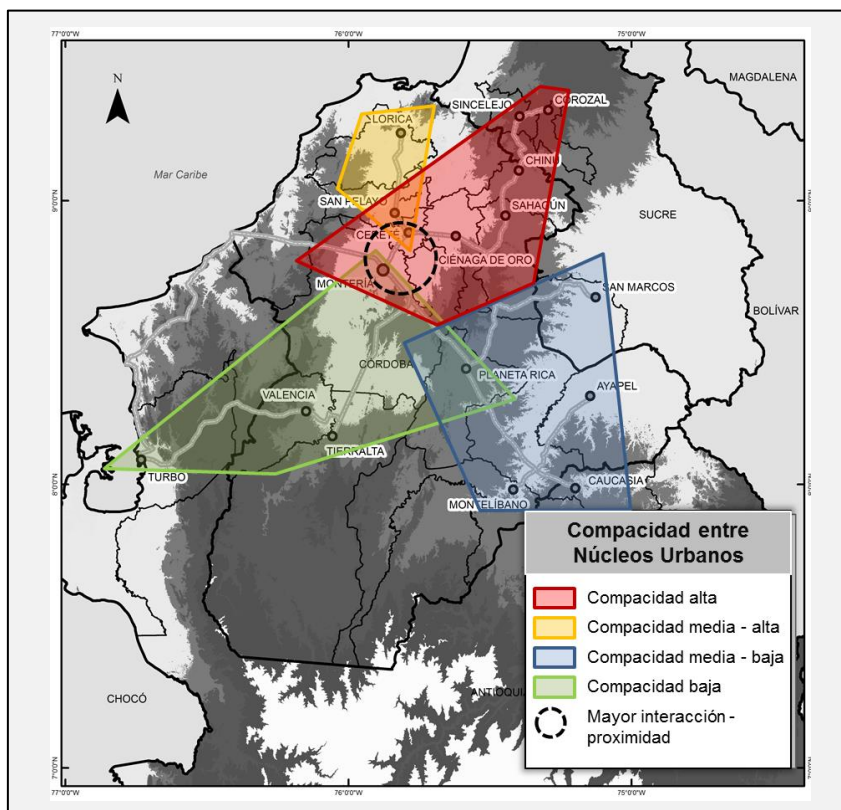


Imagen 5. Diagrama de compacidad intrarregional Fuente: Autor.

Como resultado se identifica que como eje organizador tenemos la interacción de las ciudades de Montería y Cereté las cuales a presente visualizan síntomas de conurbación, posiblemente a futuro llegando a convertirse en área metropolitana (circulo, imagen 5) y que orientan y distribuyen direccionalmente la red vial que constituye la subregión en cuestión. Es de aquí de donde parten los más altos niveles de compacidad intrarregional.

2.3.4. Funcionalidad sistémica - vial de la región que comprende el Suroeste del Caribe

La macroregión del caribe está constituida por importantes ejes de comunicación que le estructuran y también como parte del territorio nacional. Actualmente se presentan dos ejes fundamentales, el primero articula gran parte del litoral caribe (Transversal del Caribe), y el segundo y como nuestro enfoque se presenta como una importante ruta de transporte y comunicación (troncal de occidente) entre los núcleos urbanos de mayor relevancia al interior de esta gran porción territorial.

Dentro de esta gran fracción del caribe, se configura para nuestro interés la subregión o el conglomerado urbano constituido de manera principal por Montería y Sincelejo, que en términos de relación Tiempo – Recorrido se encuentran separados por 116,94 km recorribles en 2 horas, 35 minutos a velocidad máxima promedio de 80 Km/h y el cual ejerce una gran influencia dentro de su entorno regional.

Caucasia como punto más al sur se presenta también como un ente participativo de importancia si tenemos en cuenta la intensidad de relaciones que mantiene con Montería, dada por los costos de transporte que se manejan en dicho recorrer y que se ejerce en un tiempo aproximado de 2 horas 38 minutos a velocidad máxima promedio para una distancia de 119,03 Km.

Por otra parte ajeno la región caribe Colombiana pero de gran interacción con esta, desde una prospectiva geoestratégica se presenta también en el departamento de Antioquia; el conglomerado de la zona del Urabá Antioqueño, que involucra los municipios de Necoclí, Turbo; también las áreas municipales del bajo Cauca Apartado y Chigorodó.

Con base a esto teniendo como protagonistas estos tres principales núcleos urbanos anteriormente mencionados nos cimentamos en un modelo gravitacional³², en donde estudiosos

³² El modelo gravitacional o de gravitación habla o refiere a la” interacción existente entre dos cuerpos, en razón directa de su masa y en razón inversa de la distancia que los separa” (Newton), para nuestro caso ciudades a partir

como (Roda, et al. 2012) para el DNP, y resultados de diagnóstico de la del POT por la Alcaldía de Montería; Universidad de Córdoba (2010), aseguran que precisamente las capitales de los departamentos de Córdoba y Sucre actúan como imanes para las municipalidades circundantes generando toda una dinámica de flujos en su alrededor por parte tanto de particulares privados como también por entes empresariales a una razón comercial y como un imán para inversiones de logística de exportación en Turbo .

En base a esto se argumenta toda una dinámica en forma multitrapezoidal para la zona caribe y lineal para la pacífica (ver imagen no. 6) que integra un considerable número de áreas urbanas que se encuentran atravesados o de alguna manera influenciados. Este movimiento se da teniendo como principio un origen y un destino entre ciudades y la relación oferta demanda.

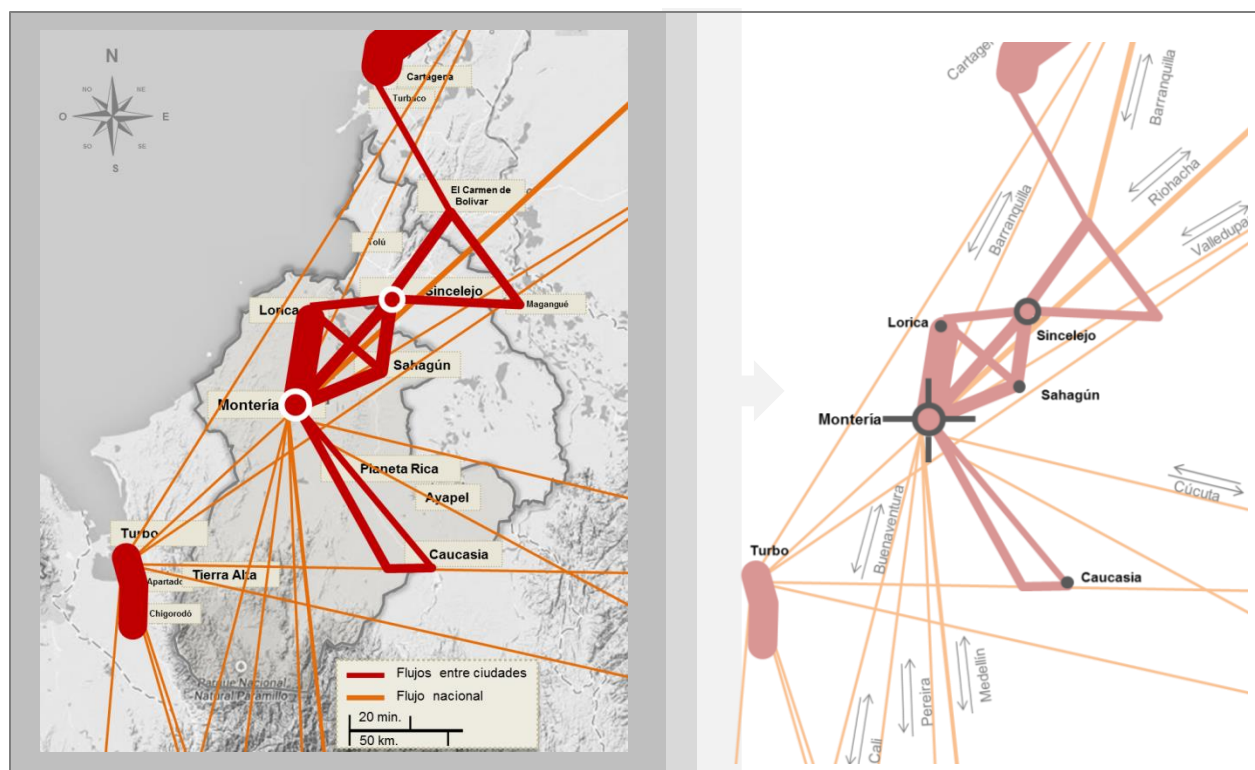


Imagen 6. Comportamiento gravitacional de vehículos de transporte y privado. Fuente: Modificación del Autor, tomado de “flujo de pasajeros privados derivados del modelo de gravedad” (Rodas, Perdomo y Sánchez. 2012, pág. 18)

de la fuerza de atracción ejercida por estas debido a su jerarquía, y establecimiento como centralidad hacia otras de menor rango, y que necesitan de sus servicios.

En el grafico (imagen no. 6 lado izquierdo) se destaca la preponderancia de dicho flujo, primordialmente entre municipios cercanos y en especial de características de motorización privada (color rojo), asumiendo dentro de esta también las rutas de transporte público en un nivel más leve.

Estos conglomerados urbanos como nuestro universo de estudio encuentran comunicación tipo “transporte de cargas” con los principales centros urbanos del país a través de sus capitales, para el caso Montería-Sincelejo es la primera quien posee nexos más consolidados, Esta comunicación le distingue y se efectúa a través de sistema vial existente que a hoy día soporta un tráfico medio, con índices de congestión aceptables.

Dentro de esta misma dinámica de comunicación es muy relevante la articulación entre ciudades como Medellín y las de la zona más al norte de la megaregión del caribe, específicamente Cartagena y Barranquilla; siendo nuestra área de estudio un paso o puente comunicativo entre estas áreas del territorio nacional, formando un corredor vial que va de norte a sur con flujo en ambos sentidos, en donde los productos que principalmente circulan son “cacao y chocolate, vehículos automotores, cuero y pieles, café, siderúrgicos, papel y envases, muebles, detergentes y cosméticos, textil, piezas cerámicas, maquinaria industrial y equipos eléctricos, autopartes, electrodomésticos y consumo de electrónicos, pinturas, plásticos” (Vieira Posada & Navarro Sandino, 2010, pág. 216).

Para el caso de Turbo y su puerto con quien más afinidad de comunicación encuentra es con Medellín y las demás áreas de la parte centro-oeste del país, pero con Montería dada la proximidad espacial, pero en diferencia con lo anterior los productos que circulan entre dichas áreas son menos diversas y se limitan a “papel, envases y autopartes” (Vieira Posada & Navarro Sandino, 2010, pág. 216).

Por otra parte hablar del comportamiento del sistema vial y sus características entorno a este sistema es más interesante, de ello decimos que la coestión es media-baja, por lo que establecer una velocidad promediada es relativamente fácil. Esta afirmación permite establecer que en términos de capacidad de soporte de transito de flujos, el sistema vial es suficiente; no obstante

un aumento en el porcentaje de dicha fluidez necesariamente representaría la implementación y/o cambios en la estructura vial; para lo que actualmente se realizan por parte del estado de la mano de concesiones privadas la elaboración de dobles calzadas; esto traduce expansión y desarrollo de las áreas urbanas que se ven influenciadas de manera directa³³.

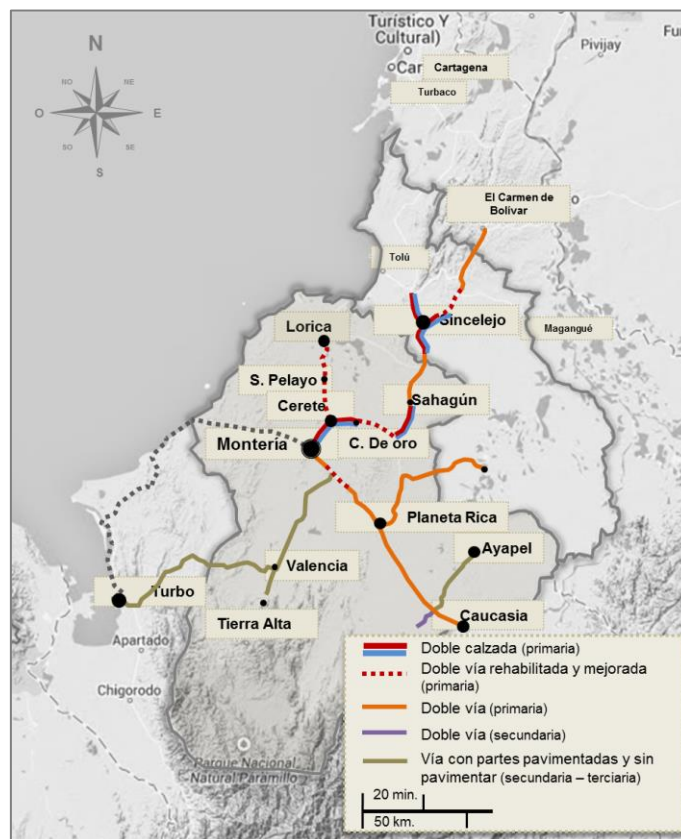


Imagen 7. Sistema Vial, Fuente: Autor.

A partir de la imagen anterior (no. 7) teniendo como punto de partida la ciudad de mayor tamaño, en área urbana, población y PIB (es decir Montería), se da el siguiente recorrido: Sur - norte el sistema vial recorre 1. Hasta Cerete con quien más estrechas relaciones mantiene, seguidamente se dirige hasta C. de oro, manteniendo solidos vínculos por lo que se ha hecho necesario por parte de (INVÍAS) y a través de concesiones la implementación de dobles calzadas, paralelas y por tramos sorteando áreas urbanas ya consolidadas. Estas paralelas siguiendo la imagen determina que: la línea color rojo se recorre únicamente de norte a sur y la

³³ La influencia de manera directa hace referencia a las municipalidades que se ven atravesadas o tocadas por las estructuras viales en cuestión.

azul en dirección sur – norte, esto es para todos los casos de dicho sistema; **2** sigue hasta Sahagún, implementando también el uso de una nueva calzada cuyo tráfico fluye en dirección opuesta. De manera inmediata y a partir de aquí se dirige hasta el municipio de Chinú solo que en este tramo se soporta en una sola vía el flujo en ambas direcciones; **3** procede hasta San Pues, perteneciente al municipio de Sucre, luego Sincelejo de donde hacia Corozal se presenta nuevamente una doble calzada.

En dirección hacia el noroeste. **1.** nos dirigimos hacia Lórica, este recorrido es simple y en recta interviniendo como punto medio San Pelayo. Este tramo vial soporta un tráfico inferior a lo relatado con anterioridad, sin embargo presenta un carácter de gran importancia y actualmente está destinada a ser intervenida para su mejoramiento.

En dirección hacia el sureste. **1.** Se parte hasta Planeta Rica quien es protagonista como punto de partida para múltiples rutas en donde **a.** hacia el norte en carretera se comunica con el municipio de San Marcos, y **b.** hacia Caucasia; esta última no posee un núcleo cercano de importancia diferente a Montería. A partir de este tramo o porción vial se desprenden rutas de carácter secundarios y terciarios que se expresan mejor en la experiencia grafica (imagen7).

En dirección suroeste. **1.** Desde la capital de Córdoba se recorre hacia los municipios de Valencia de donde se divide el recorrido hacia Tierra Alta siguiendo en dirección sur o hacia Turbo en el Departamento de Antioquia. Vale la pena mencionar que este último es un puerto con grandes oportunidades económicas aun por explotar, y que a pesar de todo esto, la caracterización de dicha ruta de comunicación es contradictoria puesto que aún se clasifica como vía terciaria, destapada o sin pavimentar en la mayoría del total de su longitud; **2** no obstante desde Montería como punto de origen también se puede llegar hacia el municipio de Turbo a través de la vía arboletes en donde de la mitad del recorrido se efectúa en dirección sur bordeando las conexiones fronterizas entre la zona Caribe y el Litoral pacífico.

Es claro que en base a esta dinámica de flujos y el efecto gravitacional, transporte de cargas y tejido de rutas existentes; se establece la existencia una conformación subsistema dentro de la Megaregión Caribe; en donde Montería se perfila como la directriz para su organización. Así

mismo es acertado argumentar que dicho sistema funciona y es capaz de dar soporte a un mayor porcentaje de movimiento vehicular.

2.3.5. Escala del conglomerado de núcleos urbanos

El conglomerado urbano o subsistema entendido por Sincelejo - Montería, también turbo y las municipalidades que se encuentran bajo su soberanía, la Mojana Sucreña, el Bajo Cauca Antioqueño, representan una gran parte del territorio de Colombia, conteniendo un numero de 17 municipios que le dimensionan como una figura de gran cuantía en lo referente a área.

Presenta un gran tamaño en lo respectivo a órdenes de magnitud, de manera ambigua, siendo la de segunda en dimensión dentro del país;³⁴ siempre y cuando si partamos de la sumatoria del total de las áreas municipales. Pero de menor significado si tenemos en cuenta la relación área urbana – área total municipal.

Este conglomerado como acupuntura dentro del territorio nacional considerando el resto de composiciones subregionales tipo sistémicas puede constituir un 15% - 17 % (ver mapa 5), lo que le personifica como relevante respecto a sus semejantes idealizando una mayor expansión de las áreas urbanas de sus constituyentes.

A pesar de esta gran dimensión espacial y según su nivel (regional) en el marco de experiencia no se visualiza políticas de integración y gestión para el desarrollo mutuo e integral – económico, que consoliden el nivel de participación dentro de la toma de decisiones a la hora de la creación de estrategias desde una escala nacional, para el desarrollo y financiamiento territorial que logren romper con el “path depence” hacia las decisiones de otras centralidades. Esto evidencia la debilidad de dicho subsistema hablando categóricamente.

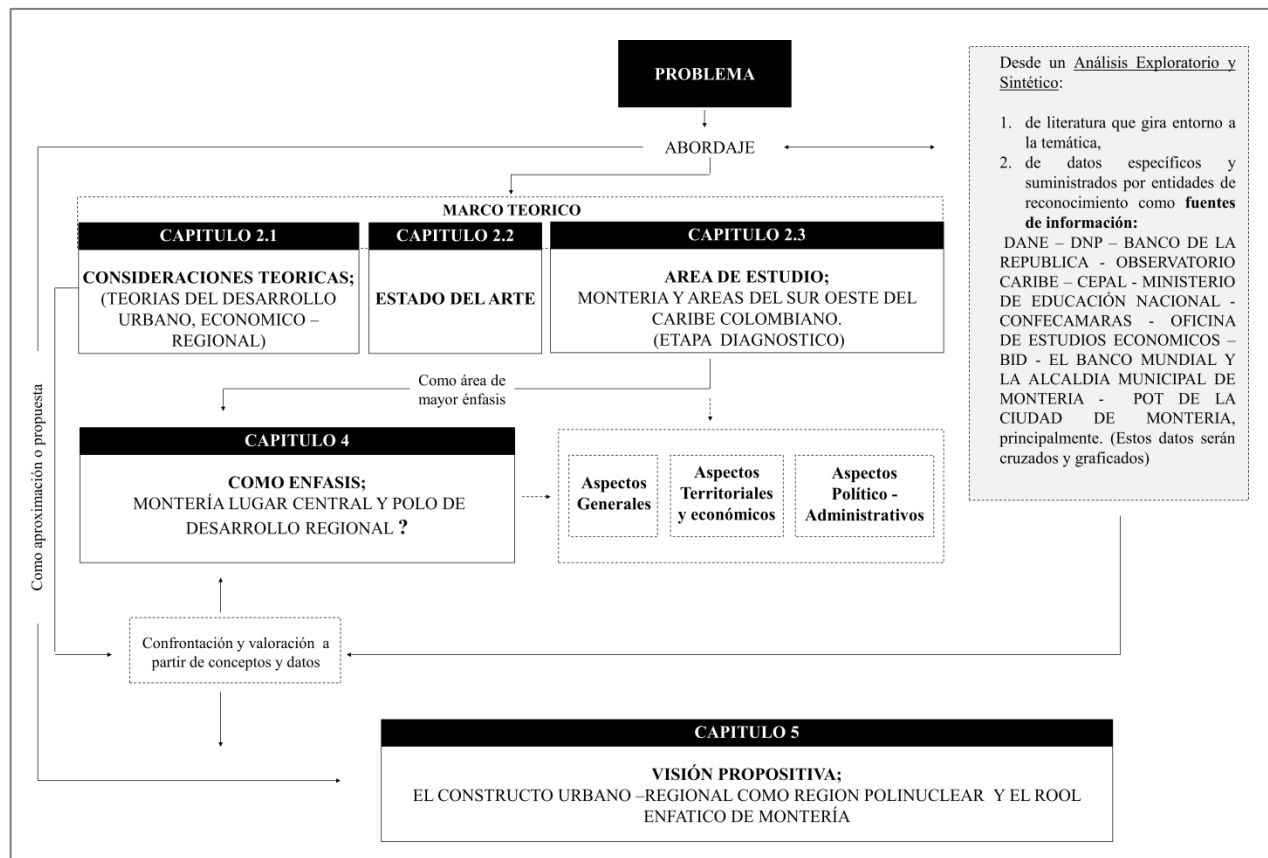
³⁴ Esto teniendo en cuenta los flujos vehiculares según la clasificación y conformación de los conglomerados urbanos del país según (Roda, et al, 2012) para la misión sistema de ciudades del DNP, y criterios propios

3. APUNTES METODOLOGICOS

3.1. Metodología

“Hay investigaciones que buscan ante todo contribuir a resolver un problema en especial - en este caso debe mencionarse cuál es y de qué manera se piensa que el estudio ayudará a resolverlo, y otras que tienen como objetivo principal probar una teoría o aportar evidencia empírica a ésta” (Hernández Sampieri, Fernández Collado, Baptista Luci, & Casas Pérez, 1991). Es este último subrayado el que se tendrá como eje de la presente investigación.

La metodología investigativa de este documento corresponde a un análisis exploratorio y sintético, que de manera simultánea por un lado a la observación de la literatura que gira entorno a la temática, literato el cual será de escogencia según la rigurosidad científica que presupone; y por otro lado el análisis exploratorio de datos, específicos y suministrados por entidades que serán de escogencia desde el reconocimiento que se les tiene como fuentes de información. Estas últimas corresponden al DANE, DNP, BANCO DE LA REPUBLICA, OBSERVATORIO CARIBE, CEPAL, MINISTERIO DE EDUCACIÓN NACIONAL, CONFECAMARAS, OFICINA DE ESTUDIOS ECONOMICOS, BID, EL BANCO MUNDIAL Y LA ALCALDIA MUNICIPAL DE MONTERIA, POT DE LA CIUDAD DE MONTERIA principalmente; cuyo muestreo y datos serán clasificados, analizados a fin de establecer datos propios según cruce de información. Esto a su vez adquiere características deductivas en base a algunas hipótesis de partida como lo es el emerger de las ciudades como plataformas espaciales adaptadas a un nuevo modelo territorial transicionados de una economía basada en el sector primario a una que se constituye en la prestación de servicios; también en las regiones conformadas desde lo funcional y a modo de estrategia. Por esto podemos afirmar que es el objetivo principal de este trabajo probar y aportar científicamente datos y resultados desde lo exploratorio, hacia un fenómeno actual.



Cuadro 12. Diagrama conceptual de aplicación metodológica de investigación. Fuente, autor.

Para todo esto y el desarrollo y proceso investigativo se elaborara:

- Análisis y diagnóstico en base a la información.
- Visión, como aproximación a un Sistema Urbano-Regional como Región Polinuclear funcional
- Mapas, a través de la utilización de Sistemas de Información Geográfica SIG. que también son de utilidad para la elaboración de tablas

Se tendrá en cuenta:

- información por parte de entes calificados y de actualidad, cimentada en sucesos llevados a cabo en tiempo real en el marco de la temática en cuestión, así mismo se analizaran los datos necesarios.
- apoyo en imágenes ilustrativas de carácter catastral.

- mapas producto de una profundización en Sistemas de Información Geográfica (SIG)
- entrevistas.

3.2. Hipótesis

Partiendo de una discusión en base a aportes teóricos se pretende generar una hipótesis como punto de partida para la presente investigación. Someramente se toma a Montería como área de más específico interés asumiéndole como un polo de desarrollo a nivel regional y así mismo se le enmarca dentro de un determinado espacio geográfico en el que se recreara todo un sistema interurbano del cual puede formar parte constituyendo una región polinuclear y en el que además será un territorio intermediario. A partir de esto se pondrá en evidencia si en realidad la ciudad de Montería puede asumir tal papel y dentro de dicha conformación geográfica se establecerá cual sería el rol de esta y de qué manera puede funcionar estructuralmente todo este complejo regional. Para esto se formuló la siguiente hipótesis:

Montería puede actuar como núcleo directriz e intermediario dentro de un territorio polinuclear en el sureste del caribe colombiano como estrategia de desarrollo regional.

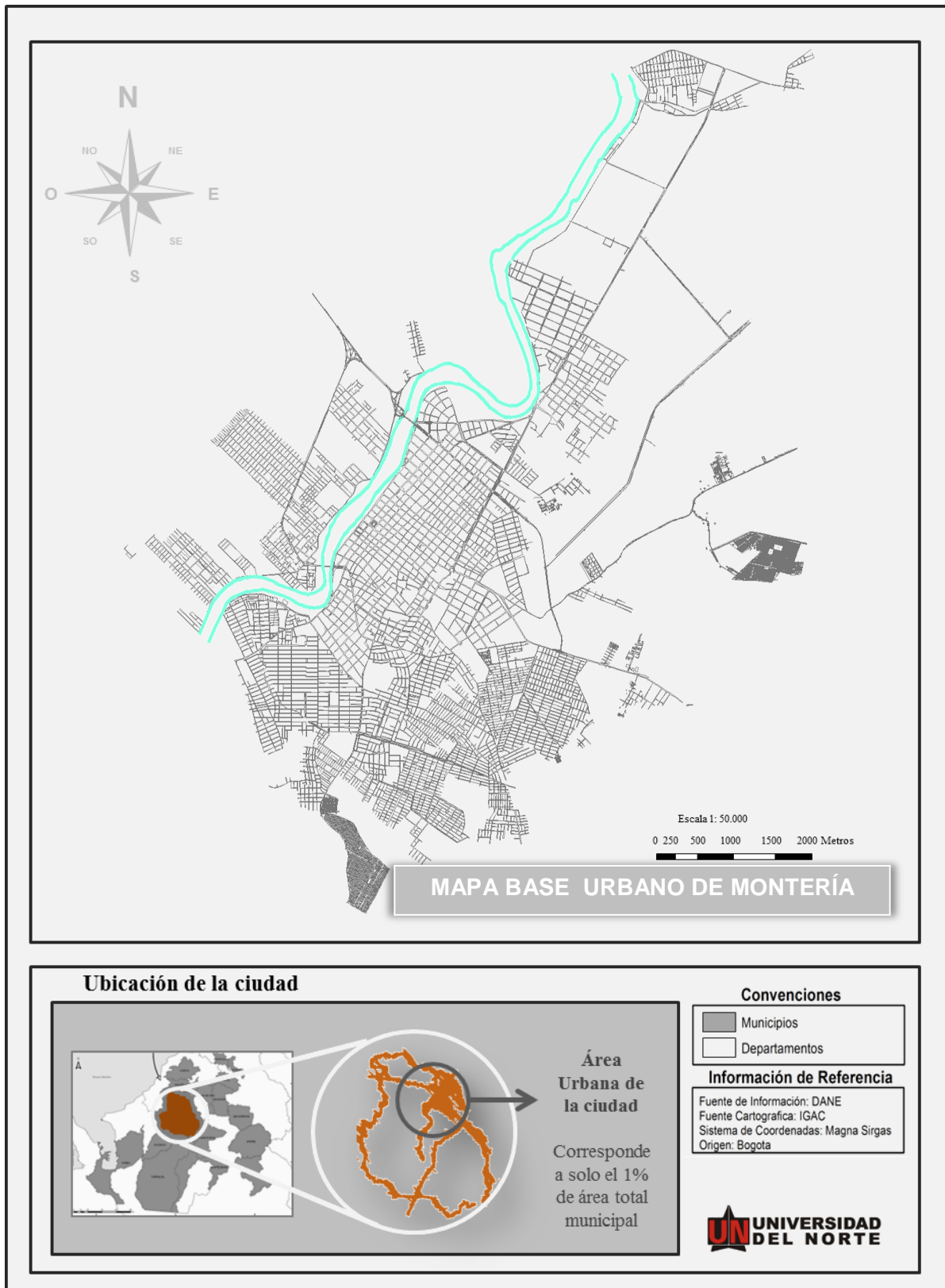
4. ENFASIS; ¿MONTERÍA COMO LUGAR CENTRAL Y POLO DE DESARROLLO REGIONAL?

4.1. Aspectos de relevancia urbana de Montería

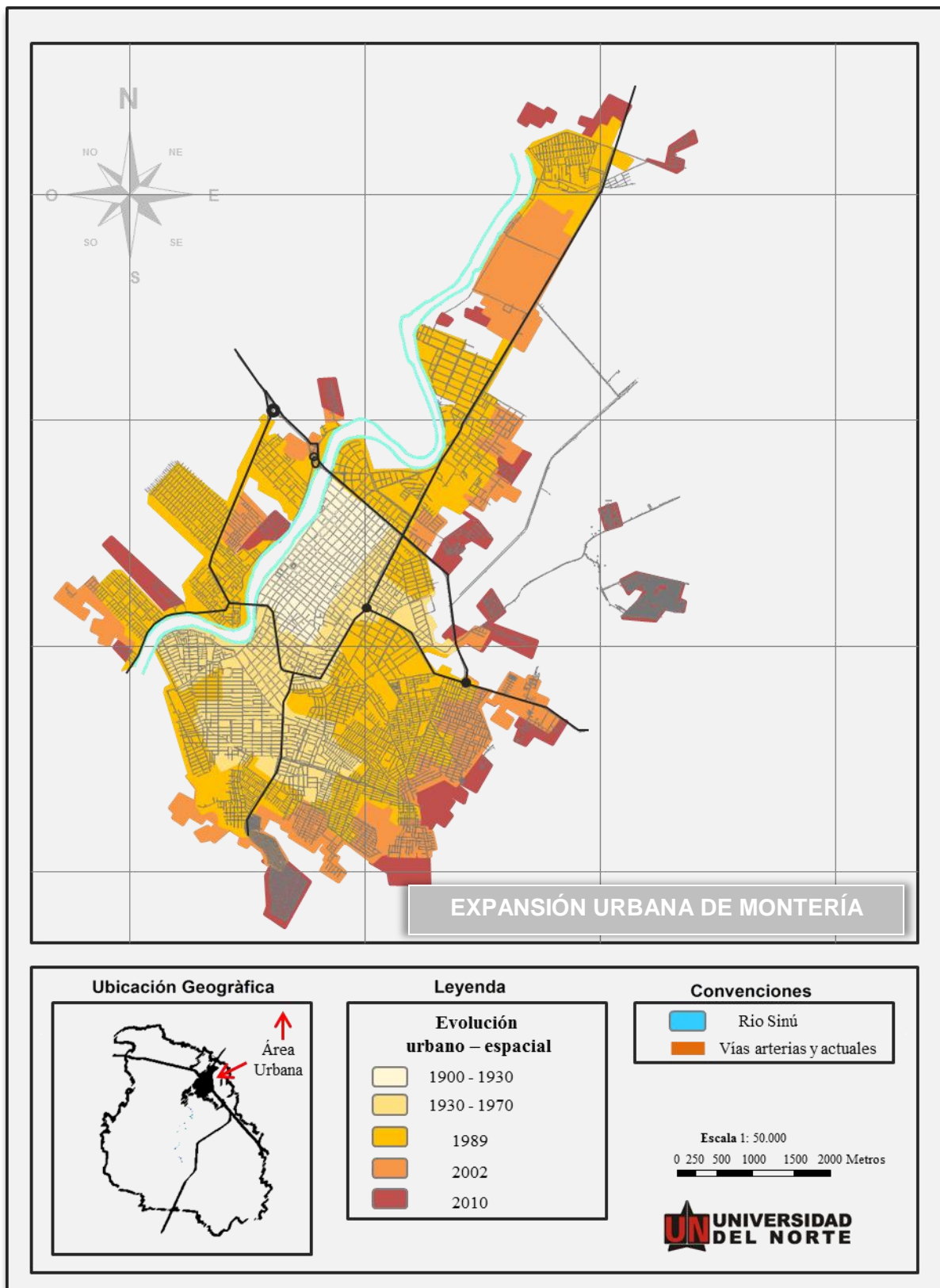
Habiendo definido conceptualmente las ciudades emergente y como intermediarias, obtenemos que; el definir a Montería como una de ellas puede ser acertado. Para fecha de 2014 la ciudad presenta y según proyecciones estadísticas del DANE una población muy superior a los cien mil habitantes, casi quintuplicando la cifra, y abanderando dentro de la región el crecimiento demográfico.³⁵

En este punto interpretaremos una serie de datos acerca de Montería en el marco urbano – espacial (ver mapa. 5), visualizando el considerable crecimiento del tejido de la ciudad (ver mapa. 6), que habla de una tasa constante aproximada “del 1.6%” (Angel, Vásconez, & Galarza, 2013, pág. 2), Esto en números porcentuales y espaciales y según estudiosos como Angel, et al., traduce que si por ejemplo si partimos desde 2010 hacia el año 2040 el área neta de la ciudad aumentaría en un 63,57%, si se mantiene dicha tendencia. No obstante la ciudad en un aproximado de sus últimos cuatro años presenta un mayor incremento sobre esa constante de crecimiento, y argumenta que para esa misma fecha (2040) Montería casi triplicaría (pág. 3) su tamaño.

³⁵ Esto en base a las estimaciones dadas por el Boletín de Coyuntura Regional de la Región Caribe, del Banco de República de Colombia.



Mapa 5. Base urbano de Montería. Fuente: Autor., en base a POT de Montería



Mapa 6. Expansión urbana de Montería. Fuente: Autor., en base a mapa urbano POT de Montería y Angel, et al., (2013, Pág. 14)

En base a esto tenemos que la ciudad hoy día sustenta un área catastral registrada de 3.204,9872 Has. de zona urbana³⁶ según el IGAC, lo que contrasta con las cifras de Angel, et al (2013) para la Universidad de Nueva York y la “Iniciativa Para La Expansión Ordenada En Colombia”, quien además sustenta que en el 2010 y en base a imágenes satelitales, la ciudad era poseedora de 3.598 Has. de territorio urbano (pág. 2); esto último actualizado a 2014 significaría 3.872,93 Has. .

Esto entonces plantea un panorama paradójico del que resulta una serie de diferencias, como por ejemplo la constitución de espacios construidos no registrados (informales), revelando que cerca de un 17.24% del área urbana pertenecen como de carácter informal, constituyendo: dificultades, para una planificación inmediata; un reto para la ciudad en lo que corresponde a legalización y generación de cobertura en servicios e infraestructura. Sumado a esto existen fenómenos exógenos, como la concurrencia de nuevos individuos activos (en lo que la mayoría se debe a población migrante),³⁷ lo que representa desafíos en la movilidad; haciendo presión, sobre los entes de gestión territorial en sus planes y estrategias. No obstante de asumir de manera adecuada esta serie de realidades complejas la ciudad de Montería pudo posicionarse a como un territorio competitivo dentro del ámbito nacional y regional.

Por otro lado también sobresale que tanto la ciudad como su hinterland presenta un buen momento evolutivo, siendo objeto de grandes intervenciones; que le significan buenas redes de comunicación; le aseguran su eficiencia como un núcleo central; significándole oportunidades de empleo tanto para sus residentes para los que viven en su zona de influencia intermunicipal.

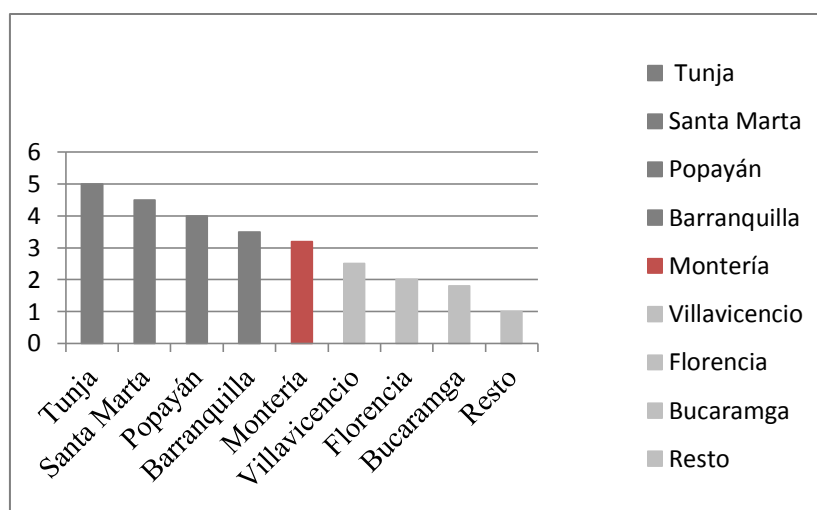
Estos son factores de fundamental relevancia para la identificación de la ciudad como intermediaria pro-exitosa de un constructo regional. Este núcleo urbano ha gestionado su desarrollo en base a la planificación de su infraestructura que en un gran porcentaje significa asegurar un buen entorno físico tanto para la población y activa laboral y residencial. Esta amalgama factorial le asegura como polo de desarrollo en el marco de lo territorial; la imagen tangible de intervenciones - detonantes para la recuperación de espacios públicos, como también

³⁶ A fecha de 2014

³⁷ De hecho parte de esta población corresponden como desplazados por la violencia que suscitan algunas diferentes partes del país.

la gestión en la temática de los usos del suelo para nuevos centros de negocios, comerciales y empresariales de gran importancia económica, además de la planificación y construcción de nuevas macroestructuras urbanas; representan dentro del panorama un apoyo a las actividades relacionadas con el ámbito cultural.

En el panorama nacional a la fecha actual³⁸ esto se refleja en que la ciudad ha sido registrada dentro del ranking de las 10 ciudades con mayor dinámica catastral del país según el IGAC, donde esta ocupa el puesto número cinco, a pesar de no poder ser comparada en tamaño con ciudades de dimensión superior como Bogotá, Medellín entre otras. (Ver. Cuadro 13)



Cuadro 13. Ciudades con mayor dinámica catastral en Colombia. Fuente: Autor, a partir de Nieto Escalante (director del IGAC), citado en Meléndez P. (2015)

No obstante se hace más interesante que dentro de este mismo contexto nacional el departamento donde se sitúa Montería presenta bajos niveles de competitividad, así como uno de los mayores porcentajes de pobreza y desequilibrios del país, afectado también por el conflicto armado; que estigmatiza el área departamental.

Pese a esto último la ciudad ha logrado ser solvente, contrarrestando dicha pobreza (que aún está presente y en cifras a considerar); evidente en estudios urbanos, representados en datos como los que nos muestra del DANE para el 2014, y que veremos de manera inmediata en el siguiente enunciado de este subcapítulo.

³⁸ 2014-2015

Montería se muestra así como un territorio más allá del dulce calificativo “territorio de tamaño intermedio y que vive un buen momento”; la ciudad también se predefine como un intermediario capaz de promover nuevas dinámicas territorio-regionales. Esto es que la ciudad posee una relevancia, manifestada en la inclusión de iniciativas de protagonismo económico (de carácter nacional e internacional), que suponen competitividades a diferentes escalas, a ello se abonan nuevas perspectivas en lo que se refiere a fuentes promotoras de progreso de desarrollo urbano³⁹.

4.1.1. Indicadores aptitudinales de la ciudad entorno al supuesto de un territorio emergente

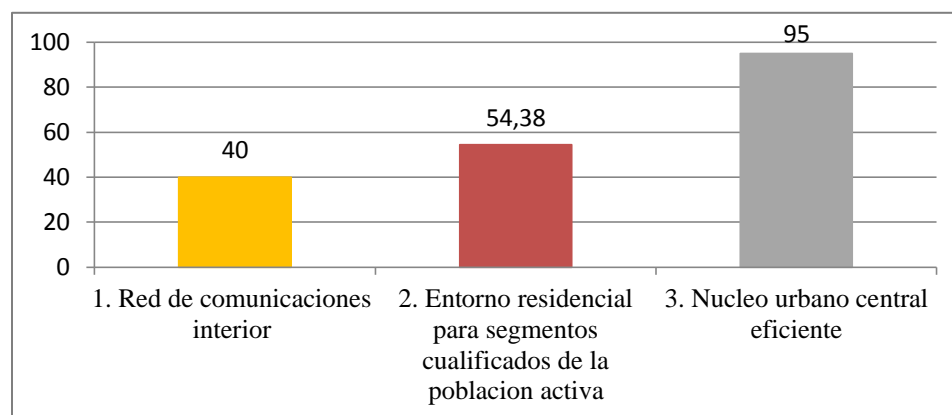
Dentro del panorama nacional para finales de 2014 mucho se habla acerca del desarrollo urbano y económico de Montería, así como de su denominación como Ciudad Emergente. Esto deja abierta una subjetividad a conveniencia de quienes a la ciudad se refieren, y plantea además una serie de interrogantes acerca de lo que sustenta una realidad.

Para aportar un poco de rigurosidad científica y explicar el por qué, en esta instancia se considera entonces una serie de variables o factores que cualifican a la ciudad, teniendo como plataforma componentes: urbanos, económicos y sociales; a partir de las discusiones de Baigorri (2001), que ciertamente representan sustancial importancia a la hora de evaluar la ciudad.

A partir de esto según relevancia porcentual y equilibrio entre cada una de dichas variables se determina la aptitud de cada uno de los componentes plataforma en la siguiente secuencia.

³⁹ Estas fuentes promotoras de progreso hace entonces referencia al transporte fluvial y se enmarca en el contexto de los ejes comunicativos y el intercambio comercial.

A. Desde lo urbano (físico).



Cuadro 14. Algunos indicadores urbanos espaciales de Montería como ciudad emergente. Fuente: autor, en base a datos de 1. Correa Escaf (2015), 2. Correa Escaff en Durango Osorio, (2015, pág.192).

1. Red de comunicaciones:

Adoptando el sistema vial interior que comunica los diferentes rincones de la ciudad como las redes de comunicación y en su caso además hacia el exterior tenemos que:

- **Interior:** En este sentido el horizonte no es nada alentador, por parte de la alcaldía municipal se data que solo “el 40% del área urbana registra pavimentación vial” (Correa escaf, citado en Durango Osorio, 2015).

Por otra parte y en relación con la parte externa de su configuración urbana es decir su hinterland tenemos que:

- **Exterior:** en este caso los elementos infraestructurales que posee el municipio frente caudal de que flujo vehicular que transita hacia la parte externa de la ciudad aun soportan el tráfico que se genera. Por otra parte los puntos de articulación o nodos de repartición vial son acertados, teniendo en cuenta el tráfico, mismo que es de carácter medio en términos de escala regional.

En conclusión a esto tenemos entonces que la cobertura de pavimentación como factor clave del sistema de comunicación intraterritorial, le resta importancia al componente urbano-espacial como determinante de importancia indicadora de la ciudad como territorio emergente.

2. Entorno residencial para segmentos cualificados de la población activa

Entendiendo el componente infraestructural como variable de importancia para evaluar el *entorno residencial para segmentos cualificados de la población activa*, se tiene la percepción que se tiene del entorno residencial generalizado de Montería es medianamente aceptable⁴⁰. En este ítem (como variable) además se tienen en cuenta elementos vitales, como los servicios públicos, de saneamiento básico y la constitución del espacio público⁴¹,

A partir de la agrupación de todos estos factores indicativos se promedia en forma relativa y para nuestro caso el estado global del *entorno residencial para segmentos cualificados de la población activa*, como determinante urbano de la ciudad hacia un territorio emergente; este posee una cualificación del 56,38% en lo que refiere a aptitud. (Ver cuadro 15)

⁴⁰ Esto principalmente porque una infraestructura vial adecuada comprende una cobertura total de pavimentación; en el caso de Montería solo es del 40%

⁴¹ Ciertamente se observan cómo manera adecuados según datos de Correa Escaf (2015) y la alcaldía municipal del municipio



Cuadro. 15. Aptitud (porcentual) del entorno residencial para segmentos cualificados para la población activa Indicador urbano espacial de Montería como ciudad emergente. Fuente autor en base a Correa Escaf (2015) y datos propios conseguidos.

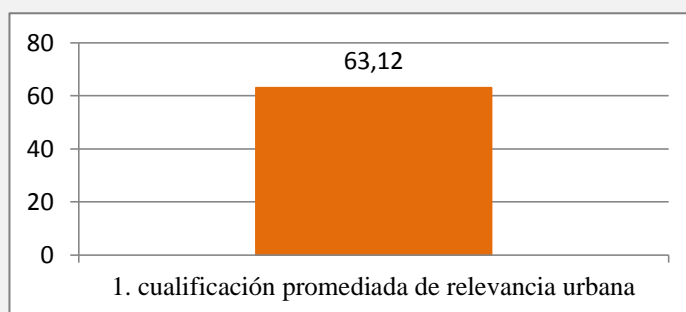
3. Núcleo central eficiente

En este ítem establecer la valoración positiva de Montería como contenedor de un núcleo central eficiente resulta de la evaluación de la de los espacios disponibles en la ciudad para la interacción colectiva del total de su población. Para esto entonces se establece la selección de una porción urbana (histórico-tradicional) y de gran importancia dentro de la configuración urbana del municipio, en donde se encuentra una mixtura de organismos gubernamentales-institucionales, entidades especializadas de salud, entes directrices-territoriales, entidades financieras, comercio y hotelería, y grandes espacios abiertos de zonas verdes y de recreación pública. Esta zona espacial de la ciudad adquiere la caracterización como núcleo de eficiencia debido a su utilización colectiva en el que el (los) individuo (s) se concibe como persona en igualdad de condiciones frente a los diversos grupos sociales; es un consolidado urbano en el que se suple la gran mayoría de necesidades y diligenciarías, en el que dentro de la ciudad además es objeto de intervenciones infraestructurales y de mejoramiento físico concluido.

Este segmento identificado dentro de Montería es cualificado además debido que al ser objeto de intervenciones (Plan centro) es un tangible de organización urbanística, embellecimiento del paisaje urbano, y de restructuración del espacio urbano como también del espacio público.

//

Resultados generales urbanos.



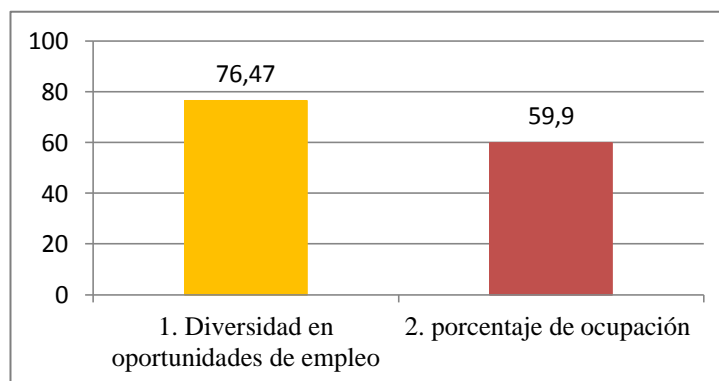
Cuadro 16. Indicadores urbanos espaciales de Montería como ciudad emergente. Fuente: autor.

Teniendo en cuenta los tres factores indicativos anteriores el balance que argumenta la conjunción de ellos se presenta como medianamente positivo (ver cuadro 16). Esto debido que

en términos porcentuales siendo 0% aptitud nula de emerger (en términos urbanos) y 100% una aptitud absoluta para afirmar de la ciudad como territorio emergente, Montería representa un 63.1% de dichas aptitudes (y en aumento según la prospectivas en datos, económico-territoriales del DNP); lo cual es significativo, si observamos el panorama nacional y las deficiencias que presentan la mayoría de las ciudades colombianas.

B. Desde lo económico

Dentro de este componente el elemento que más destaca en el progreso la ciudad evidentemente es el PIB y su participación porcentual dentro de un contexto más amplio, sin embargo es la diversidad en oportunidades de empleo y el porcentaje de ocupación de sus residentes quienes catapultan o bien contraen el PIB mismo; por ello esta diversidad y esta ocupación se contemplan como variables de importancia para la cualificación económica de la ciudad; el resultado en términos porcentuales de datar dichas variables se aprecia en el siguiente cuadro.



Cuadro 17. Algunos Indicadores económicos cualificativos de Montería como ciudad emergente. Fuente: autor en base a datos de: 1. Oficina de Estudios Economicos. (2014., Pág. 5) y 2. DANE (2015)

1. Diversidad en oportunidades de empleo

Como observamos en el cuadro anterior (no. 17) el porcentaje de diversidad laboral en Montería amplio datando un porcentaje del 76,47%; esto considerando las ramas laborales establecidas por

el estatuto laboral⁴². Ello es que en un global de 17 actividades la ciudad alberga 13 de ellas según los “datos de población ocupada por rama de actividad económica” de la Oficina de Estudios Económicos (2015. Pág. 5). (Ver tabla. 4).

| + - + | DIVERSIDAD DE EMPLEOS |
|-------------|--|
| | |
| 1. | Comercio, hoteles y restaurantes |
| 2. | Servicios. |
| 3. | Transporte, almacenamiento y comunicaciones. |
| 4. | Manufacturas. |
| 5. | Construcción. |
| 6. | Inmobiliarias, empresariales y de alquiler. |
| 7. | Intermediación financiera. |
| 8. | Agropecuarios. |
| 9. | Electricidad, gas y agua. |
| 10. | Minería |

Tabla. 4 Algunos Indicadores económicos de Montería: diversidad de empleos. Fuente: autor, en base a datos de Oficina de Estudios Economicos (2014., Pag. 5).

Así mismo y en secuencia con la tabla (no.4) tenemos que dentro de los primeros lugares el sector comercio, hoteles y restaurantes, el sector servicios y el sector transporte, almacenamiento y comunicaciones son quienes más protagonismo sustentan como motor de desarrollo económico. De igual manera también se destacan las manufacturas, la construcción y las actividades inmobiliarias, empresariales y de alquiler. Todos estos son quienes principalmente quienes dinamizan el componente económico que rescata a la ciudad como territorio emergente.

2. Porcentaje de ocupación

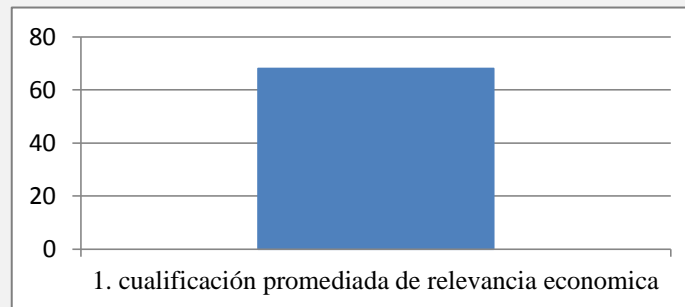
Para el caso del porcentaje o tasa de ocupación la dinámica de Montería se presenta como la tasa de ocupación más alta del país con un 60.1%, en comparación con las más representativas del país; las cuales promedian un total ocupacional del 58,7%⁴³. Evidentemente esto catapulta a la ciudad como un centro urbano capaz de generar dinámicas competitivas, si se le analiza desde su alcance particular, superior a la media.

⁴² Esto para el estatuto laboral es ver decreto número 1473 de 2014

⁴³ Esto a fecha de último mes de 2014.

//

Resultados generales económicos.



Cuadro 18. Indicador económico de Montería como ciudad emergente.

Fuente: autor.

Teniendo como plataforma los datos porcentuales anteriores y su sumatoria, la posibilidad establecer un balance positivo de la ciudad es viable (según los datos económicos que fueron comprendidos para esta caracterización de aptitudes), permitiendo entonces que la ciudad posee actitudes que le cualifican como núcleo emergente en el marco de lo económico.

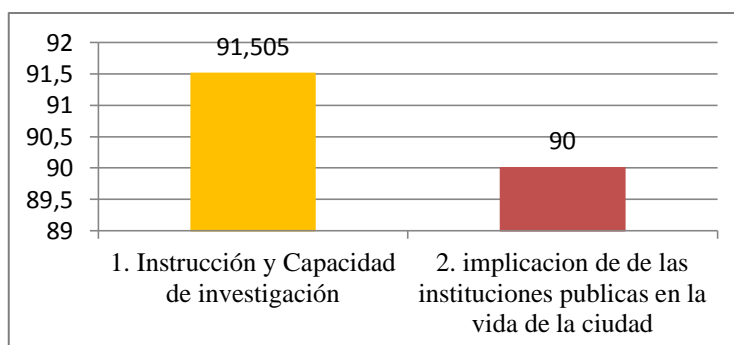
Por otra parte y perteneciente a un sistema nacional, la ciudad se cualifica así misma como un territorio cuya atmosfera de atracción para negocios es bueno según infiere el “Doing Business”⁴⁴ (2014), para el banco mundial; asignándole la posición número 10 dentro de un globalizado de 23 ciudades que constituyen el “ranking de ciudades para hacer negocios”⁴⁵

Todo esto concluye que más allá de los problemas multidimensionales de los que se ha especificado con anterioridad, tiene la ciudad; esta se visualiza como un núcleo urbano emergente económicamente, cuyo dinamismo económico representa en su mayoría los avances en materia de progreso y urbano.

⁴⁴ El Doing Business se define como un proyecto del Grupo Del Banco Mundial que detalla mediante reportes datos que sobre la facilidad de las ciudades para hacer negocios, clasificándoles a manera de ranking, identificando la dinámica de la atmosfera empresarial desde los permisos hasta la apertura de dicho negocio.

⁴⁵ Así mismo este ranking también determina que a nivel regional Montería se ubica por encima de Riohacha, Sincelejo, Cartagena y Barranquilla.

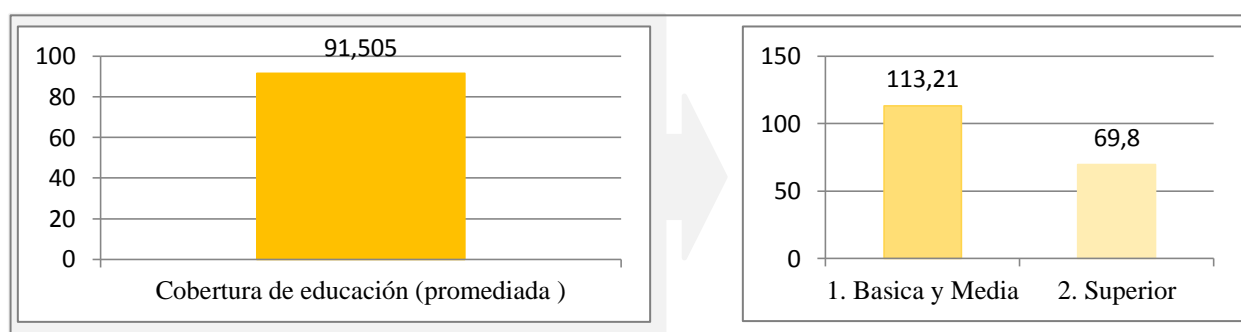
C. Desde lo socio-poblacional.



Cuadro 19. Algunos Indicadores económicos aptitudinales de Montería como ciudad emergente. Fuente: autor en base a datos de: 1. Ministerio de Educación Nacional (2014, EDUCACION SUPERIOR - SINTESIS ESTADISTICA DEPARTAMENTO DE CORDOBA). 2. Correa Escaf (2015, págs. 108,-112)

1. Instrucción y capacidad de generar investigación

- **Instrucción:** Respecto como instrucción tenemos la cobertura de escolaridad.⁴⁶ Esto argumenta que en términos educativos Montería maneja cifras bastante positivas, indiferentemente de la calidad. Ello se identificó en base a que el porcentaje de cobertura y sus variables como lo son la enseñanza básica-media y la superior en conjunto promediado demuestran un 91,505% de cobertura. (Ver cuadro19)



Cuadro 20. Algunos Indicadores de cobertura educativa (promediado según autor). Fuente: autor, en base a 1. Correa Escaf, (2015, pág. 83) y 2. Ministerio de Educación Nacional (2014., COBERTURA EDUCACION SUPERIOR-SINTESIS ESTADISTICA DEPARTAMENTO DE CORDOBA)

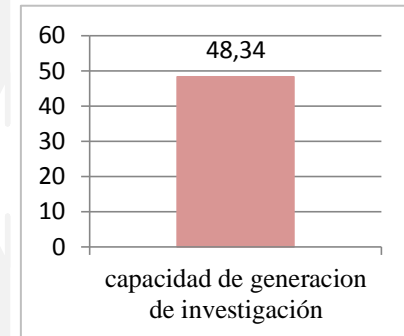
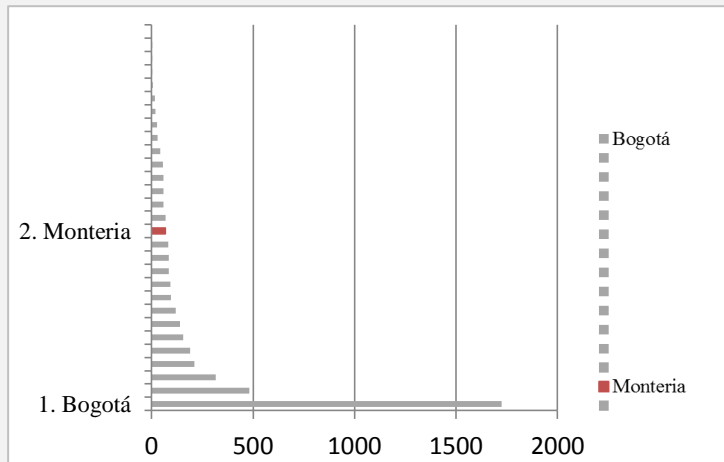
⁴⁶ Esta tasa de escolaridad la tomamos desde la cobertura que tienen los distintos niveles educativos dentro de la ciudad, en base a edades y de población normalmente sugerida. Esto debido a que no se data con exactitud acerca de los niveles educativos de cada uno de los pobladores, pues los que están a disposición datan del último censo de 2005, y que para fines prácticos de esta investigación en su vez se optó por determinar la población que según edades normales representan un conjunto, que constituye a quienes están en procesos de educarse y que así mismo han sido registrados como matriculados dentro de las distintas instituciones tanto públicas como privadas.

También podemos Observar a través del cuadro anterior (20) en su sección derecha, la educación o enseñanza básica-media la cobertura dentro de la población es del 113,21% y para la educación superior un 69,8%, estando este último muy por encima de la cobertura promedio nacional que registra Colombia, la cual establece una media del 45% [ver Educación Superior – Síntesis Estadística Departamento de Córdoba., (Ministerio de Educación)].

- **Capacidad de producción de dedicados a la investigación:** En cuanto a la capacidad de investigación lo más pertinente es tomar como variable el número de grupos de investigación reconocidos por el ministerio de educación, lo que en base a ello da como resultado un panorama nada alentador, ya que dentro del ámbito nacional Montería solo tiene una participación del 1.61% de todos los grupos investigativos registrados en el país, dentro de un total de 30 ciudades.⁴⁷ Esto último también dice que montería ocupa la posición número 14, desalentador si se tiene en cuenta que la investigación es uno de los pilares más importantes para el fomento y la competitividad específicamente en área de la ciencia y la tecnología.

Esto significa que la ciudad representa un 48.3% de cualidades investigativas y se determina en el siguiente cuadro (no. 21). No obstante cabe resaltar que en el campo de la investigación indiferentemente de los grupos investigativos académicos otros actores dedicados a la investigación están presentes, muestra de ello es la consolidación de nuevos centros especializados del sector salud.

⁴⁷ Esta tasa de participación se asumió en base a estadísticas departamentales de grupos de investigación reconocidos, el cual contempla 30. Departamento. Sin embargo asumir que dicha participación corresponde a datos de ciudades capitales es factible, teniendo en cuenta que es en estas donde se sitúan la mayoría universidades y de importancia, y que así lo demuestra Montería albergando la mayoría de universidades del departamento de Córdoba las cuales además son certificadas y con programas de alta calidad.



En Colombia están conformados 4287 grupos que promueven la investigación según el Ministerio de Educación Nacional de Colombia , por tanto teniendo en cuenta el número de departamentos (30) y según datos de la fuente obtendremos nuestros propios indicadores.

Calculamos:

Sea M = promedio grupos de investigación por departamentos

$$G = 4287 \quad D = 30$$

$$\Rightarrow P = G/D$$

$$P = \frac{4287}{30} = 142,9 \approx 143$$

Remitiéndonos a la fuente de información base en Montería se han creado 69 grupos de investigación entre los años 2002 y 2012 que constituyen un porcentaje de creación de grupos de investigación, con respecto al promedio nacional.

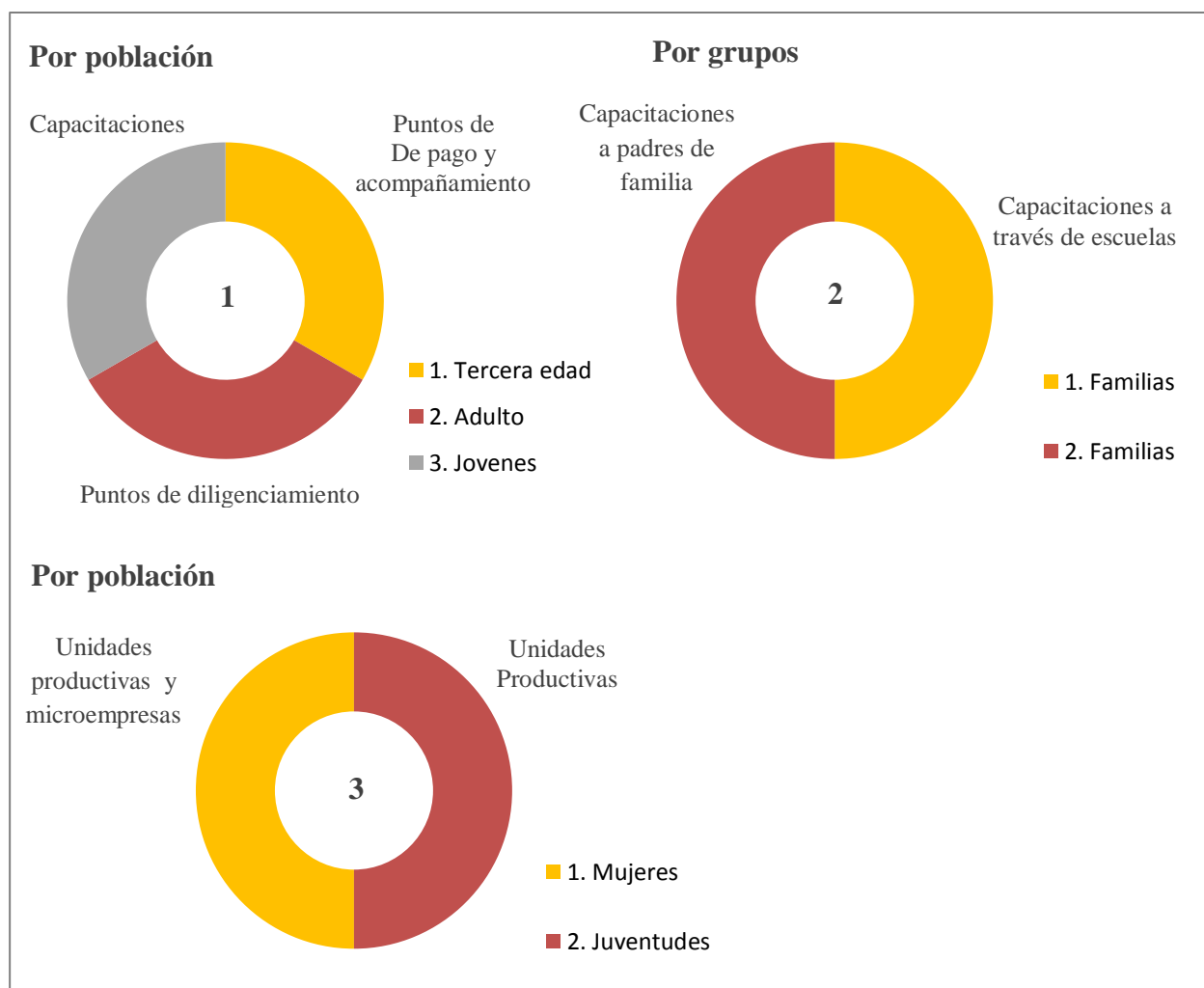
Sea P = porcentaje (%) de creación de grupos de investigación en Montería

$$\Rightarrow P = \frac{69}{143} \approx 48,8\%$$

Este resultado último indica una deficiencia en la creación o generación de grupos de investigación de grupos de la capital de Córdoba, con respecto al promedio nacional (este promedio nacional es generación mínima), del 51,71%.

Cuadro 21. Algunos Indicadores de capacidad de investigación. Fuente: Autor, en base Ministerio de Educación Nacional [2014., COBERTURA EDUCACION SUPERIOR-SINTESIS ESTADISTICA DEPARTAMENTO DE CORDOBA. (Grupos de investigación reconocidos 2000 - 2012).

2. Implicación de las instituciones públicas en la vida de la ciudad



Cuadro 22. Algunos datos de la implicación de las instituciones públicas en la vida de la ciudad. Fuente: Autor, en base a Correa Escaf (2015, págs. 108,-112).

Con base al cuadro anterior se aprecia la diversificación de programas y de acompañamiento tipo social que presentan las instituciones públicas con la población (misma que es el sentido y vida de la ciudad). Esto teniendo en cuenta la totalidad las diferentes características de la población (es decir según Rango de edades y géneros), a través de acompañamientos educativos, capacitaciones y emprendimiento en especial a los sectores con menor poder adquisitivo.

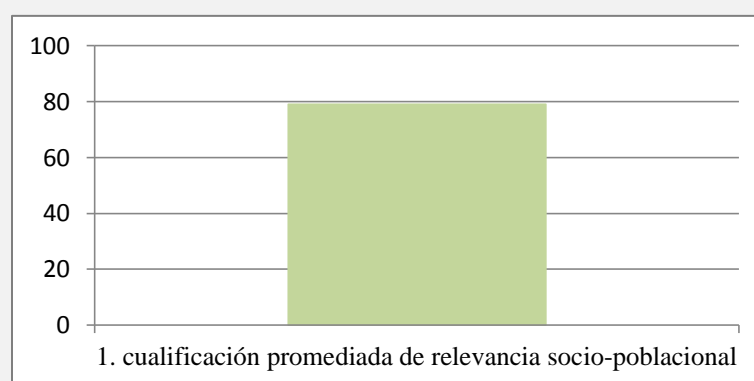
A partir de ello se asigna un calificativo términos porcentuales correspondería 90% para efectos de medición, que es observable analizando información de Correa Escaf (2015).

Resultados generales socio-poblacional

La formación académica, la implicación de las instituciones públicas en la vida de la ciudad, y el fomento del desarrollo individual del ciudadano, actúan en conjunto como elemento fundamental en la construcción integral del territorio.

En base a esto a través del cuadro 23 se determina una representación del estado socio-poblacional, según los datos y caracterizaciones socio-poblacionales porcentuadas anteriormente. Esto manifiesta que la ciudad muestra aproximadamente un 79%. Aptitudes que le representan como una ciudad que emerge nos de desarrollo social y poblacional.

Cabe resaltar que para este caso no se ha asumido el factor pobreza o riqueza de manera explícita, tampoco el factor cultural como producto social; sin embargo el fomento de nuevas formas de participación ciudadana (festivales como por ejemplo de jazz, y de cine a nivel local) es una clara muestra de los potenciales que sostiene Montería.



Cuadro 23. Indicador socio-poblacional de Montería como ciudad emergente.

Fuente: Autor.

Para fines prácticos la no inclusión variables culturales no se esquematizaron debido a la falta de información objetiva que se tiene, pero que sin lugar a dudas representa un mayor valor en la riqueza socio-poblacional de las ciudades.

No obstante desde la apreciación propia y empírica, el interés que se muestra por parte de las instituciones públicas por apoyar la cultura ciudadana se percibe como bastante significativo, teniendo en cuenta; la disposición de infraestructura dedicada para dichas actividades, estadios, teatrinos, renovación de edificaciones de formación intelectual múltiple (bibliotecas y centros culturales); el apoyo a representatividades autóctonas de la región y o departamento, planchones, festivales gastronómicos entre otros; el fomento de nuevas formas de participación ciudadana, festivales como por ejemplo de jazz y de cine a nivel local.

Así mismo Tal como nos lo relata el Banco de la Republica de Colombia, Montería como ciudad representativa a nivel departamental, dentro de la región caribe, se destaca de la mano de Cartagena en lo que refiere a producción de artistas relacionados con el ámbito cultural (2015). Esto debido a que para una muestra artística en 2015 de esta institución “casi todos los artistas seleccionados por en sus sedes territorial los condensados en Cartagena y Montería nacieron y se formaron en esas ciudades, mientras que los pocos artistas de las sedes de San Andrés y Sincelejo, incluidos en la selección, proceden de otras partes del país” (Banco de la Republica de Colombia, 2015).

Esto a fecha actual es medianamente alentador si se tiene en cuenta lo revelado por Bayona Chaparro en 2014 y según datos de 2008 para el DNP, en donde dentro de un global de 25 ciudades la ciudad se posicionaba en los ultimos lugares (en el 20), por debajo de Cúcuta y solo por encima de Sincelejo, Villavicencio, Valledupar, Quibdó y Rioacha. (pág. 79)

4.1.2. Configuración de la ciudad en el marco de lo económico

4.1.2.1. Como plataforma de inversión económica y como producto comercial en el contexto regional.

Alguna de las variables a considerar y que interesan a una firma para establecer un negocio dentro de un territorio específico, son la atraktividad territorial, solidez económica, y la facilidad para hacer posible dicho negocio. Esto debe estar comprendido dentro de una oferta urbana,

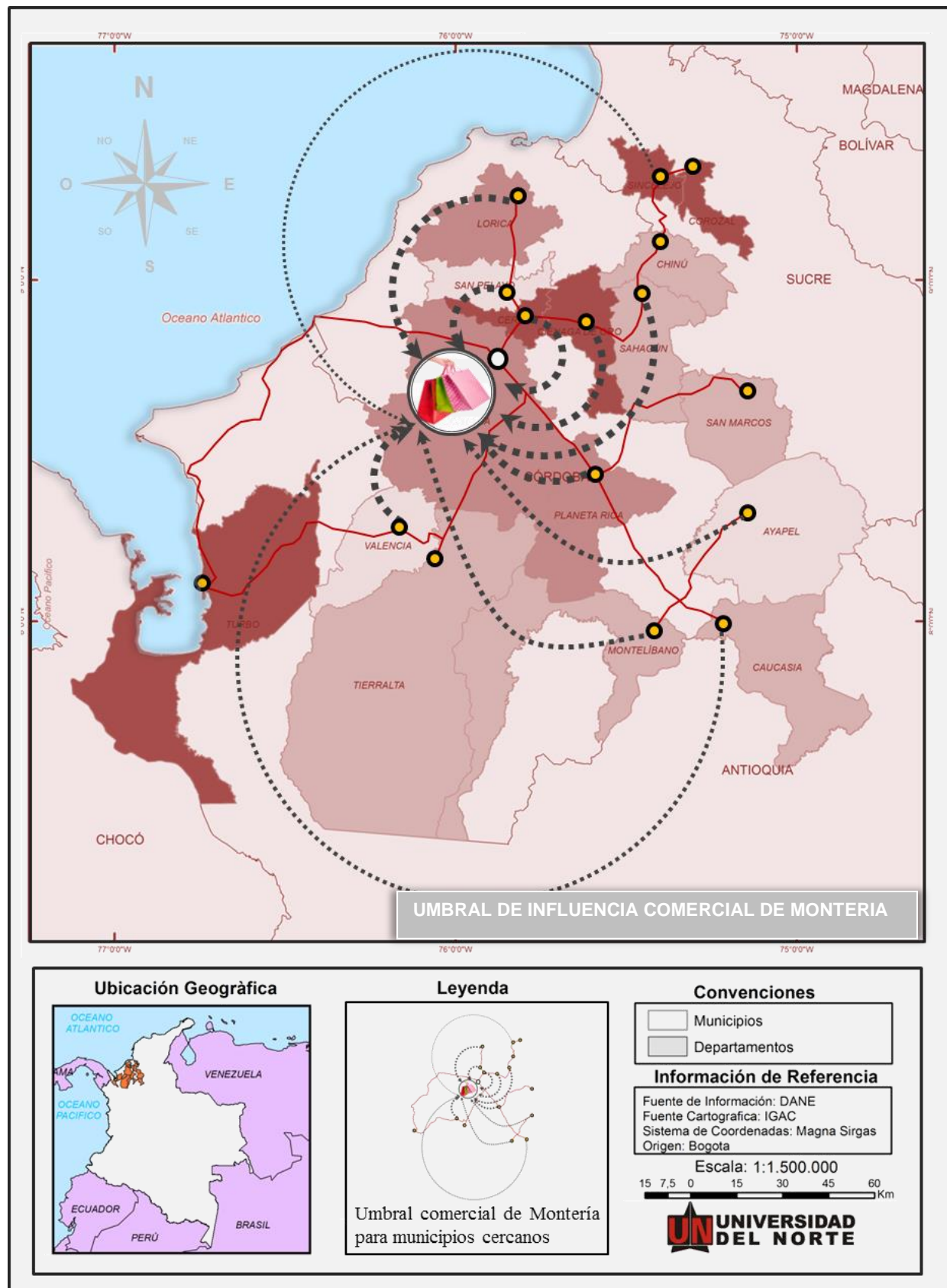
representando como atractivo: la adaptabilidad del centro urbano para la concurrencia de nuevos usos de suelo comercial, la diversificación del capital ambiental y el stock construido. De la misma manera la representatividad de una solidez debe verse reflejada; en la confiabilidad correspondiente a un buen entorno social y la adaptabilidad de este para nuevas tendencias y demanda hacia un determinado bien o producto; la atmósfera de cooperación, por parte de los entes que gestionan la temática de la renta del suelo.

Respecto a todo esto Montería tiende estar acorde encaminando facilidades que hacen factible la instauración de nuevas razones comerciales o empresas. Ello se evidencia en la facilidad para hacer negocios que tiene el municipio como lo determina Banco Mundial (2014). Esto es también a través de la implementación de infraestructura (tipo vías), como además lo ha sido y en suma preponderancia la disponibilidad de suelo, que ciertamente está condicionado según intereses de propietario.

En respuesta a esto los agentes comerciales como privados también se han perfilado como detonantes, siendo partícipes mediante el aporte de capital para la estas nuevas soluciones de carácter infraestructural cuyo benéfico está destinado de manera indiscutible al mejoramiento de paisaje urbano. Todo esto no es más que la asimilación de estrategias tipo Public Private Partnership (alianza pública privada), que en conjunto con el patrimonio edificado de la ciudad son atractivos para nuevas inversiones tipo comercial, recreando ciclos tendenciales en beneficios del núcleo urbano llamado Montería.

Toda esta dinámica comercial sumada al emergente crecimiento del sector inmobiliario de carácter residencial pero que no trataremos en este capítulo, perfila a la capital de Córdoba como un polo de desarrollo, según nuestras consideraciones teóricas,⁴⁸ y cuyo umbral de influencia es bastante amplio, tal como lo estipulan los mapas de funcionamiento espacial del POT de la ciudad, por la Alcaldía de Montería y la Universidad de Córdoba (2010), cobijando todo el departamento y los municipios limítrofes. Esto evidentemente involucra el marco de la oferta tipo comercial (especialmente lo correspondiente a centros comerciales). (Ver mapa 7)

⁴⁸ Esto es la conclusión obtenida como polo de desarrollo y según la previa revisión de fuentes de autores.



Mapa 7. Umbral comercial de la ciudad de Montería para municipios cercanos. Fuente: Autor.

4.1.2.2. Su gestión territorial frente a la estructuración e integración con los entes empresariales

La gestión político-territorial es un gran determinante dentro de la síntesis del crecimiento, emerger de la ciudad y protagonismo; desde un entorno tipo red; como una ciudad de paso; a modo centro de inversión económico y por tanto como producto comercial. Esto siendo activos frente a la estructuración de los entes empresariales, Ello posee la valoración de ser medular dentro del suceso de desarrollo a partir de procesos, como por ejemplo; la alteración y mejoramiento de métodos y de estrategias; la implementación de nuevas técnicas que abren la puerta a un fenómeno generador de confiabilidad para la atmosfera empresarial, atrayendo nuevas empresas y forzando a la evolución de las ya existentes.

Montería trata toda esta temática entendiendo primeramente la realidad que sustenta la ciudad, que si bien se presenta como un referente comercial a escala regional, lo hace de manera notoria y mayoritariamente (como comúnmente se hace desde una perspectiva generalizada) es en relación a las intervenciones de carácter macro que se han elaborado en su espacio físico, que si bien implica el establecimientos de nuevas firmas, algunas de reconocimiento y de atractivo para la población extranjera; también involucra que en cierta medida se ve opacado el comercio urbano tradicional, el cual se manifiesta como medianamente disperso causando efectos islas o áreas satélites. Esto se evidencia en las caracterizaciones que representan los usos del suelo en la cartografía sustancia de diagnóstico del plan de ordenamiento territorial (ver imagen 8, sección izquierda)

Frente a esto la ciudad desde una visión prospectiva gestiona la estructuración, regulación y diseño del movimiento comercial, hacia los términos espaciales. Esto a través de sus políticas de ordenamiento del territorio, entendiendo la dinámica que juega la infraestructura como componente en el entorno productivo, integrándole como premisa organizativa (ver imagen 8., sección derecha)

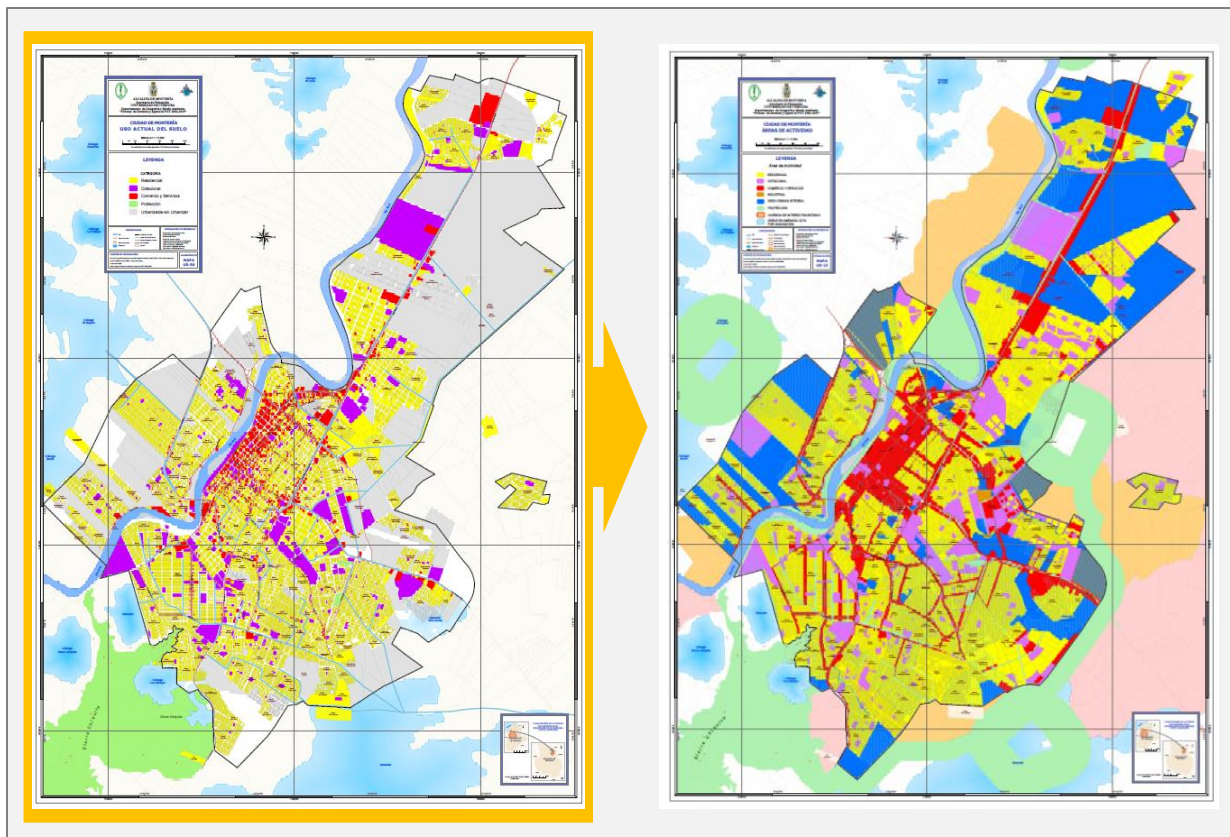


Imagen 8. Comparativos Estructuración del uso del suelo comercial en Montería. Fuente: edición de Autor. Tomado de Planos áreas de actividad., POT 2011-2015

Es entonces que el entorno para actividad de comercio (edificaciones o espacios abiertos o semí-abiertos) se planifica distribuyéndose en torno a las articulaciones más importantes de la ciudad,⁴⁹ como lo podemos observar en la sección derecha de la imagen anterior (8) en donde el sombreado color rojo representa dicho uso.

Esto adquiere un gran valor siendo consecuente con lo que se dijo en principio puesto que a partir de ello la ciudad ordena su universo comercial, reduciendo la segmentación de este uso en el espacio construido; mismo que además y desde la perspectiva estratégica al integrarse y de manera puntual con los ejes que distribuyen los flujos o los recorridos dentro del constructo regional, recrean nuevas oportunidades como destinos de inversión.

⁴⁹ Para este caso entonces se contempla como articulaciones más importantes las vías principales que atraviesan el área urbana. Mismas que distribuyen los flujos más densos en el ámbito de la movilidad.

A partir de esto se entiende la situación del proceso de gestión de la ciudad frente a la temática comercial, que si bien de manera reciente acaba de configurarse, establece principios estratégicos, que sumado a la disposición de área construible dentro del total municipal (sombreado azul, imagen 9), perfila a Montería como destino para la edificación empresas, sumado a la atraktividad que supone el territorio como núcleo de facilidad para ejercer un negocio. Todos estos procesos de gestión territorial evidencian que en el territorio de Montería se visualiza una mayor simbiosis en la dinámica territorio-empresarial de la ciudad, que representa un interesante elemento como patrimonio cuantitativo del núcleo urbano, propiciando ciertamente a la inversión extranjera, significando cualidades de progreso hacia el área urbana.

4.1.2.3. La ciudad y la atmosfera competitiva

Desde este enunciado pareciera que la idea es tomar partido por Montería como ciudad competitiva, sin embargo la realidad difiere de ello y le hace erróneo asumir dicha posición, ya que en algunos aspectos que implican dicha denominación la ciudad no encuentra sustento. Esto debido a que establecer dicho diagnostico envuelve el asumir aspectos como plenamente abarcados, a lo que la ciudad como repuesta comprende medianamente. Alguno estos aspectos se asumen como: la gestión con énfasis en la calidad de vida del individuo, la administración articulada de manera íntima con el sector servicios, también alianzas de tipo “PPP”⁵⁰, la diversificación de la base económica, las estrategias de marketing territorial, y la visualización de la población urbana como cliente de peso considerable respecto del producto urbano que genera dicho núcleo.

A pesar de ello y de no cualificar a plenitud con dichos factores, Montería desarrolla iniciativas para entrar en un entorno de competencias tipo territorio-económicas, encontrándose aún en “etapa de formación” (Consejo Privado de Competitividad; CEPEC - Universidad del Rosario, 2014), transformando su modelo tradicional en uno menos estático; entendiendo los paradigmas administrativos y asumiendo la ciudad como una empresa con fines de producción y para un interesado.

⁵⁰ El PPP hace referencia a Public Private Partnership

La ciudad lo refleja y como con anterioridad se había dicho lo hace manejando cifras relativamente positivas en lo que refiere a la calidad de vida para la población (considerando todos los escenarios), muy a pesar del contexto competitivo en donde se sitúa y pese a las situaciones negativas que estigmatizan al municipio y su entorno (la violencia y el fenómeno de migración de población desplazada). También lo manifiesta en la interacción pública-privada y las facilidades de establecimiento para grandes grupos comerciales. Así mismo revela sus iniciativas relatando una considerable diversidad económica representada en la ocupación de sus residentes en torno a distintas actividades económicas.

Luego en referencia al tema del marketing territorial y el producto urbano se hace complejo sobre todo el plantear argumentos que determinen a la ciudad como un fruto consolidado para ofrecer; entendible si se tiene en cuenta la etapa formativa que le caracteriza. Sin embargo en un estudio de las ciudades Colombianas y sus atractivos, para el DNP y la Misión Sistema de Ciudades, Meisel Roca y Pérez V. (2013), aseguran que la ciudad de Montería en su interior a través casos de intervención como por ejemplo el Parque lineal Ronda del Río Sinú ha contribuido a hacer a la ciudad mucho más atractiva, mejorando a su vez la calidad de vida de los residentes de la ciudad (pág. 3). De hecho Meisel Roca, y Pérez V.(2013) generalizan un poco esta atraktividad, y de ella dicen que es gracias a esta que se genera también el crecimiento de las ciudades dentro de las regiones, puesto al hablar de atraktividad territorial, es referirse a condiciones de vida agradables y amenas que generalmente están dadas por los “atributos culturales, geográficos climáticos, de seguridad, de servicios, y el capital humano entre otros” (pág. 4).

Hoy montería representa un atractivo en lo que respecta a la vivienda, en correspondencia con el valor de los domicilios o residencias, asegurándose como una de las cinco ciudades competitivas en torno al valor de las mismas (viviendas), paralelo a esto también de manera sutil y en base al momento actual, se visualizan intenciones y por parte de la administración municipal a través de sus políticas, de presentar la ciudad como producto lucrativo, prestador servicios y que es atractivo para la clase empresarial y turística. Esto se asimila en consideración de las intervenciones de adecuación del entorno urbano, observándose son mayoritariamente realizadas

contiguo a los ejes de comercio; interpretando se hace para facilitar el desarrollo comercial y las demás actividades terciarias, mediante un urbanismo comercial, enfocado en proporcionar soluciones de accesibilidad hacia los nodos de negocio y administrativos, representado en este caso y como ejemplo en la restructuración de andenes, vías y rutas como también componentes verdes o ambientales como amortiguamiento. De la misma manera como se mencionó en principio, las intervenciones de escenarios y simbólicos⁵¹ como eje temático para el desarrollo del atractivo territorial desenfunda la idea de decisión en reproducir elementos que como variables contribuyen a la competitividad territorial.

Hasta este punto el asunto de la atmosfera competitiva de la ciudad es abordado desde las observaciones y el análisis empírico del autor, sin embargo y por otro lado existe la metodología universal como indicador para calcular dicha competitividad que es la que emplea el Foro Económico Mundial (WEF) que a través de un numero definido de variables (91) evalúa una serie de pilares esos son las instituciones, la infraestructura, tamaño del mercado, educación básica y media, salud, medio ambiente, educación superior y capacitación, eficiencia de los mercados, sofisticación y diversificación y finalmente la innovación y dinámica empresarial; que indican de acuerdo a los resultados el nivel o índice competitivo. Con base a ello entidades investigativas en Colombia como por ejemplo el Consejo Privado de Competitividad de manera conjunta con el CEPEC le utilizan, y evalúan los índices departamentales y municipales dentro del país. De ello se obtiene información sobre Montería, estableciendo un diagnostico bastante desalentador, considerando que la ciudad responde de manera positiva tan solo con un porcentaje del 32% (Ver tabla 5), en referencia al número de variables antes mencionadas, sugiriendo un largo camino por abarcar en lo que entorna a la capacidad de asumir competencias y frente a otras áreas territoriales.

⁵¹ Como un gran atractivo territorial de la ciudad se contempla así “Parque Lineal Ronda del Rio Sinú”.

| INSTITUCIONES | PORCENTAJE CALIFICATIVO |
|--|-------------------------|
| Autonomía fiscal | 92,1 |
| Baja tasa de homicidios | 86,3 |
| Baja tasa de secuestros | 97,8 |
| Baja tasa de extorsión | 92,7 |
| acceso a mecanismos alternos de justicia | 18,1 |
| INFRAESTRUCTURA | % |
| Bajo costo de la energía eléctrica | 92,4 |
| Porcentaje de vías en buen estado | 72,2 |
| Cobertura de energía eléctrica | 100 |
| Continuidad de acueducto | 100 |
| Cobertura de acueducto | 100 |
| Bajos costos en transporte terrestre y hacia aeropuerto | 76,3 |
| EDUCACION BASICA Y MEDIA | % |
| Cobertura en educación básica primaria | 85,3 |
| Baja desercion escolar educación básica y media | 100 |
| Espacio adecuado en aulas educativas de establecimientos oficiales | 74,3 |
| Relacion estudiante docente | 86,6 |
| Inversion en calidad de educación básica y media | 27,7 |
| SALUD | % |
| Cobertura de aseguramiento en salud | 88,8 |
| Inversion en proteccion infantil a la primera infancia | 8 |
| inversion en salud publica | 18 |
| MEDIO AMBIENTE | % |
| Disposición adecuada de residuos sólidos | 90,5 |
| Baja prevalencia de desastres naturales | 94,6 |
| Empresas certificadas ISO 14001 | 15,6 |
| EDUCACION SUPERIOR Y CAPACITACIÓN | % |
| Baja discersion en educación superior | 68,5 |
| EFICIENCIA DE LOS MERCADOS | % |
| Baja carga tributaria para las empresas | 75,4 |
| Numero de pagos de impuesto por año | 100 |
| Facilidad de permisos de construcción | 77,4 |
| Baja tasa de desempleo | 82,5 |
| Significativos subempleos por competencia | 98,8 |
| SOFISTICACIÓN Y DIVERSIFICACIÓN | % |
| Sofisticación de exportaciones | 100 |

Tabla. 5 Algunas variables indicativas entorno a la competitividad de Montería. Fuente: autor, en base a Consejo Privado de Competitividad; CEPEC - Universidad del Rosario, (2014)

4.2. Protagonismo de la ciudad de Montería en la dinámica de red de transporte, flujo y movilidad regional

El protagonismo en esta capitulación se establece desde la apreciación de Montería como elemento de gestión en relación a la dinámica de transporte y de flujo vehicular (particular), el cual es determinado en base a su papel como articulador; Que como pieza territorial desde su configuración vial-infraestructural, ejerciendo como puente conector, entre la zona norte caribe del país y el departamento de Antioquia, específicamente las llamadas subregiones del Bajo Cauca Antioqueño, como también la del Urabá Antioqueño, esta última como zona portuaria de

relevancia nacional (municipio de Turbo.). Así mismo dentro de una logística comercial la ciudad es intermediaria como paso obligado de movimiento de carga para la comercialización de los productos de los sectores industriales de ciudades mayores (carácter metropolitano) como por ejemplo Medellín, Barranquilla, Cartagena, Riohacha, Valledupar principalmente; también es un paso ineludible, y estratégico (ciudad central), de transporte de mercancías, hacia el puerto de Turbo desde áreas municipales del departamento del Magdalena y el interior de la nación; dado que la capital cordobesa es un distribuidor vial único hacia dicha zona⁵².

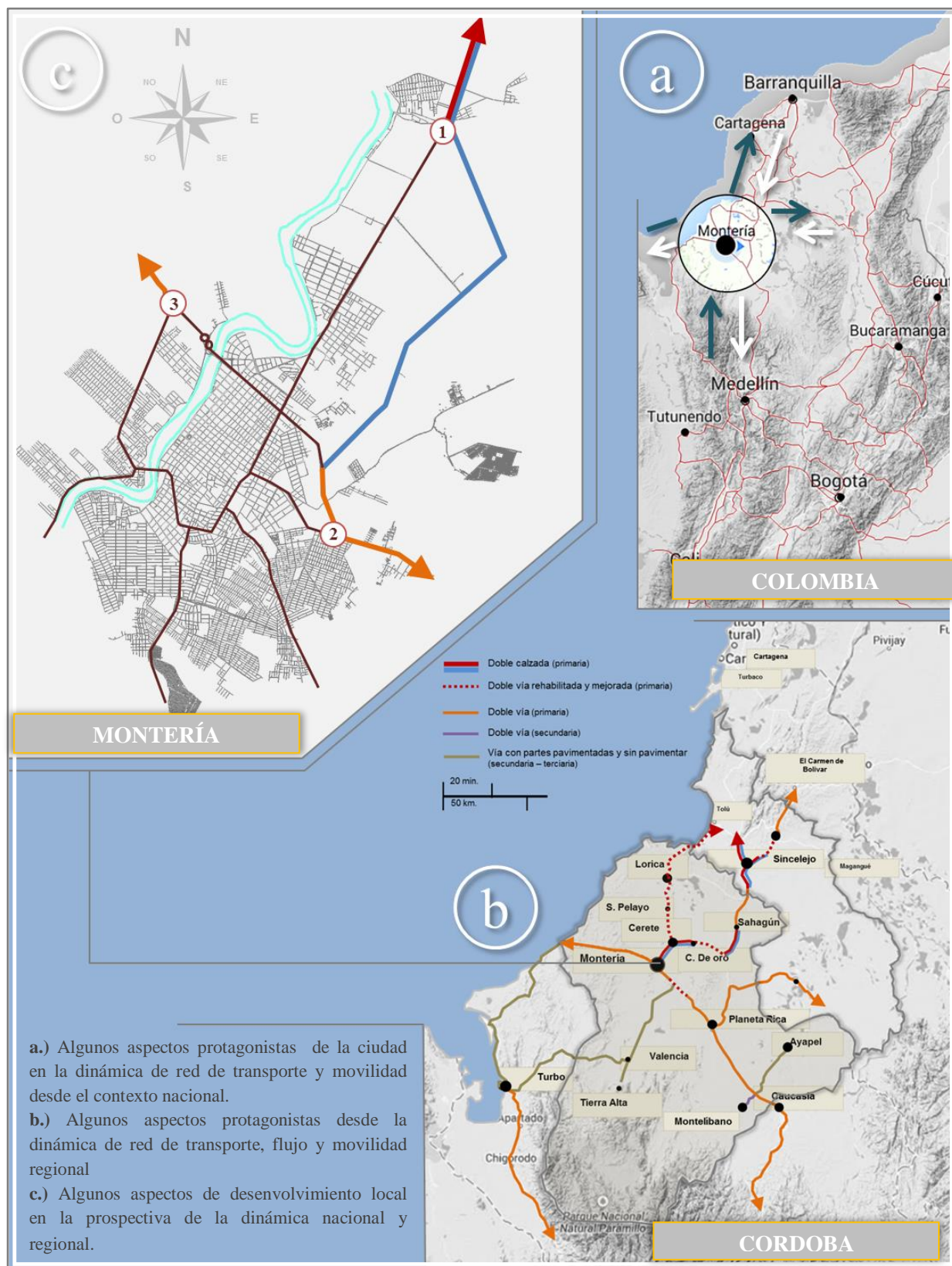
Claramente esta puesta en escena diagnostica cierta relevancia desde una perspectiva territorio-nacional convirtiendo la ciudad en un núcleo estratégico, que necesariamente debe transformar más que su vocación (la cual marca importancia dentro del mercado nacional)⁵³, sus estrategias hacia la producción de servicios (turístico y empresarial-logístico) tal como lo viene desarrollando en su última media década.

Hasta aquí se enfatiza lo que sería el protagonismo desde un contexto nacional, sin embargo a nivel regional⁵⁴ es donde montería cobra protagonismo con absoluta jerarquía, pues ya sea para la zona sur del país, la zona norte, este u oeste, la ciudad es quien distribuye los distintos flujos y según su dirección y a través de la infraestructura vial que se dibuja en el espacio físico; exportando la producción departamental de Córdoba hacia otros destinos dentro del ámbito nacional; de la misma manera intermedia por otras ciudades como Sincelejo por ejemplo, con quien según Roda, et al. (2012), y como lo habíamos mencionado en capítulos anteriores, de manera conjunta constituyen un “conglomerado urbano” en base a la intensidad de flujos y relaciones.

⁵² Esto se puede apreciar cartográficamente en el MAPA DE CARRETERAS de 2014 del instituto Nacional de vías (INVIAS)

⁵³ Esto es relevancia según las actividades históricas básicas de la ciudad (sector agropecuario especialmente la ganadería), en el que la ciudad y su contexto departamental se posiciona ventajosamente sobre la mayoría de las áreas departamentales del país.

⁵⁴ Entendemos entonces como regional en departamento de Córdoba y su hinterland (sucre con Sincelejo y Corozal y Antioquia con Turbo y Cauca).



Cuadro 24. Protagonismo de Montería en la dinámica de transporte, flujos y movilidad desde una escala local hasta una regional y nacional.

Fuente: Autor.

Esta importancia la podemos observar en el cuadro 24 donde en la sección (a) se visualiza a Montería como un núcleo urbano único en la porción noroeste del país en distribuir los flujos anteriormente mencionados, de y hacia los más importantes centros urbanos de Colombia y que además observando las características del relieve, se califica como ventajosa su caracterización dada por ser áreas de terreno morfológicamente planas, y que tienen capacidad de reducir tiempos y de transportes. De manera inmediata en la sección (b) teniendo en cuenta la selección de los núcleos inicialmente seleccionados y descritos en la delimitación el área de estudio, se observa que más allá de sintonizar en una dinámica sugerida por la infraestructura de vías, la diversidad de municipalidades encuentran en la capital del departamento de Córdoba su directriz distributiva hacia externalidades departamentales; en el corazón del departamento esta capital ramifica 3 recorridos en una amplia zona donde numéricamente y respecto a rutas es posible argumentar una poca participación teniendo en cuenta al contextualizado nacional (ver sección a.) donde en otras ciudades y de gran importancia la existencia diversidad vial es mucho más amplia. Finalmente en la sección (c) se identifica como dicha red puesta en escena se configura e integra con la ciudad y como esta última responde a dicha confluencia, determinando desde la apreciación cartográfica el bajo impacto ella tiene en el configurativo urbano del municipio de Montería, dando por entendido que dichos flujos generalmente son caracterizados por ser de tráfico pesado y de gran afectación para la calidad de vías internas en el caso de que estas se hagan partícipes de una dinámica que sugiere una escala muy superior a la municipal o local.

4.3. Dependencia de núcleos urbanos contenidos en el área de estudio a Montería para la rentabilidad de sus distintas actividades

Como capital departamental es lógico suponer de Montería un grado de superioridad o bien de mayor especialización en sus actividades, frente a la totalidad de municipios que conforman el departamento en donde adquiere dicha denominación, como también respecto a las áreas municipales más inmediatas a los límites departamentales y que de alguna manera se ven influenciadas por la capital de Córdoba; es decir nuestra área de estudio para este documento.

Esto deja de ser una suposición y se confirma por ejemplo en la jerarquía que representa lo que compete el sector salud y la complejidad que administran las entidades prestadoras de dicho

servicio, también en lo que concierne educación superior y la diversificación o cantidad de instituciones universitarias y tecnológicas que proporcionan dicha prestación (indiferentemente esta sea de carácter público o privado), del mismo modo lo que corresponde al suministro de atención hacia actividades tipo agropecuarias representado en financiamientos de alta cuantía por parte de entes exclusivos para dicha actividad, como también en la modernidad de plantas frigoríficas que brindan de manera más adecuada y bajo mayores parámetros de calidad una atención, esto también se confirma en la consecución u obtención de productos que de manera exclusiva son provisionados en firmas exclusivas que se sitúan en Montería; finalmente y de gran importancia este sentido-dependencia se evidencia en la comercialización y tipo exportación que solo puede ser llevada a cabo vía área, puesto que a nivel departamental y subregional la Montería es la única que cuenta con infraestructura aeroportuaria. Todo esto conlleva a que Montería ejerza una influencia dentro de una gran área del entorno regional como nos enseña el documento diagnóstico del POT de la ciudad. (Ver imagen 10).



Imagen 9. Área de influencia de Montería, Fuente: Edición de autor tomado mapa de Funcionamiento Espacial urbano regional de la cartografía de diagnóstico del proceso de revisión y ajustes del POT 2002-2015 de Montería

Algunos de los factores que más generan dependencia se ven continuación en secuencia explicativa y después de la siguiente imagen.

1. Entorno a la salud

Para este caso se da sustancia y como argumento los datos actualizados por la Gobernación de Córdoba a través de su secretaria de salud (2014).

En base a la red adscrita de prestación de servicios del departamento de Córdoba (carácter público) Montería es la única que cuenta con una entidad (para este caso hospital), capacitada en servicios de alta complejidad y de alto costo. Por ello la facilidad de argumentar que el 100% del área departamental encuentra dependencia en Montería para demandar dichos servicios. En lo que refiere a las áreas municipales externas al departamento pero que encuentran bajo el umbral de influencia de montería y que se contemplan en nuestra área de estudio, no dependen de la ciudad.

Por otro lado en cuanto a la red no adscrita o alterna de prestación de servicios del departamento de Córdoba (de carácter privado) Montería acapara el 100% de entidades departamentales de las cuales el 81% está capacitada para prestar servicios de alta complejidad y de alto costo. Es entonces por ello que entorno a encontrar una entidad alterna a las que brinda el sector público departamental de salud, Montería es la única que ofrece dicha alternativa siempre y cuando se medite la el factor distancia. Contrario al caso del párrafo anterior asumiendo la relación coste-distancia si encuentran en Montería dependencia los municipios inmediatos a los limites departamentales de Córdoba, y que se encuentran bajo un umbral de influencia de la ciudad como lugar central a nivel subregional.

Todo esto a la concluye una relación de dependencia solo para casos especiales. Espacialmente en un formato ilustrativo se aprecia en la imagen no. 10 en donde además el grosor de las líneas (no continuas) corresponde a la intensidad de relación que se establece.

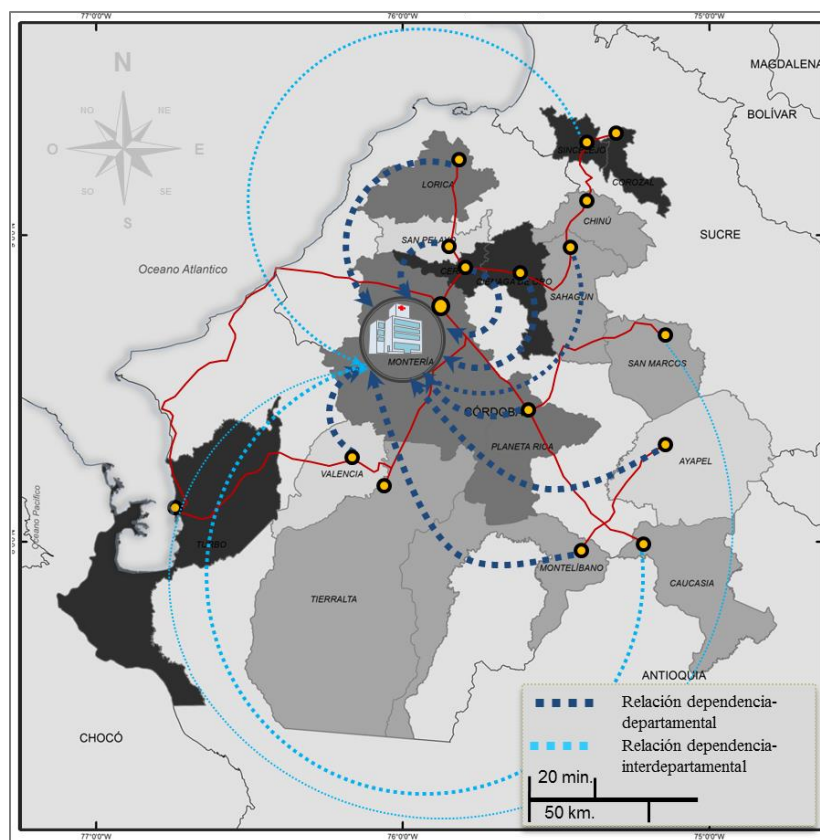
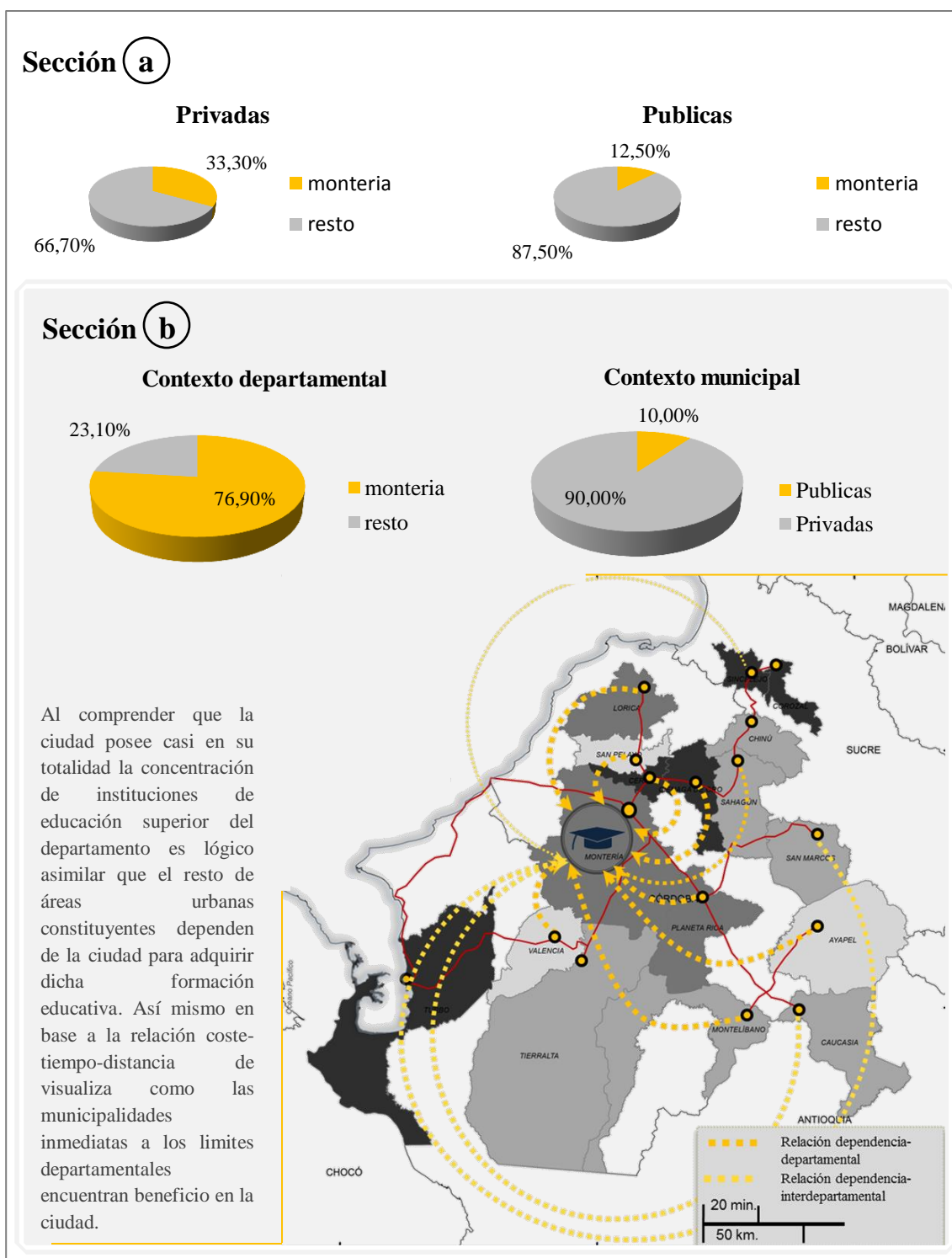


Imagen 10. Umbral de cobertura de salud de Montería, Fuente: Autor, y en base a Gobernación de Córdoba (2014)

2. Entorno a diversificación educativa y educación superior

La ciudad de Montería en términos de sedes territoriales posee el 76,9 % de las entidades educativas situadas en el área departamental, otorgándole a partir de ello su relevancia en términos de representación educativa superior y respecto al total de ciudades que integran el departamento. Esto sugiere una relación dependencia en torno a la necesidad de ejercer el derecho a la educación (instituciones oficiales), y de diversidad institucional (privadas).



Cuadro 25. Umbral de cobertura educativa de Montería. Fuente: Autor, en base a Ministerio de Educación Nacional (2014).

Observando el cuadro 25 a detalle se representa como es este comportamiento. En él se aprecia la participación de la ciudad dentro de un global, en donde en la sección (a) se

identifica como Montería adquiere un participativo institucional de educación superior aproximado al 45,80% comprendiendo públicas y privadas y además contemplando los centros de educación regional organizados por las directivas nacionales (CERES, educación a distancia y por extensión), y que necesariamente no necesitan de una planta física dedicada. En la sección ② se identifica la concentración de estas unidades educativas en la ciudad frente al global departamental y el porcentaje que se instauran de manera física en la ciudad; que corresponde a un 76,90% y en cuya infraestructura física y dedicada, se ejerce la enseñanza superior. De la misma forma se observa en el marco de la oferta publica vs privada se aprecia que la capital acapara el 100% de las instituciones privadas lo que centraliza y a su vez ejerce dependencia hacia Montería y lo que refiere a la libre elección.

A partir de lo anterior se demuestra entonces que la ciudad provee de una serie de servicios que se ofrecen de manera exclusiva dentro su área territorial, convirtiéndole en un lugar central según el concepto revelado en el marco teórico de este documento, con un umbral de influencia considerable, equilibrado por las características fisio-geograficas de la región, que permite un recorrido ejercible en tiempos relativamente cortos.

Finalmente el ofertado exclusivo dentro del área territorial de montería es superior a nivel regional, y muchos municipios dependen de esta, sin dejar de lado que cada municipio es autónomo e independiente en su toma de decisiones y en la ejecución integral de sus planteamientos, lo que sería comprometido si desde una percepción subjetiva se asume que se depende de manera integral de otra área territorial.

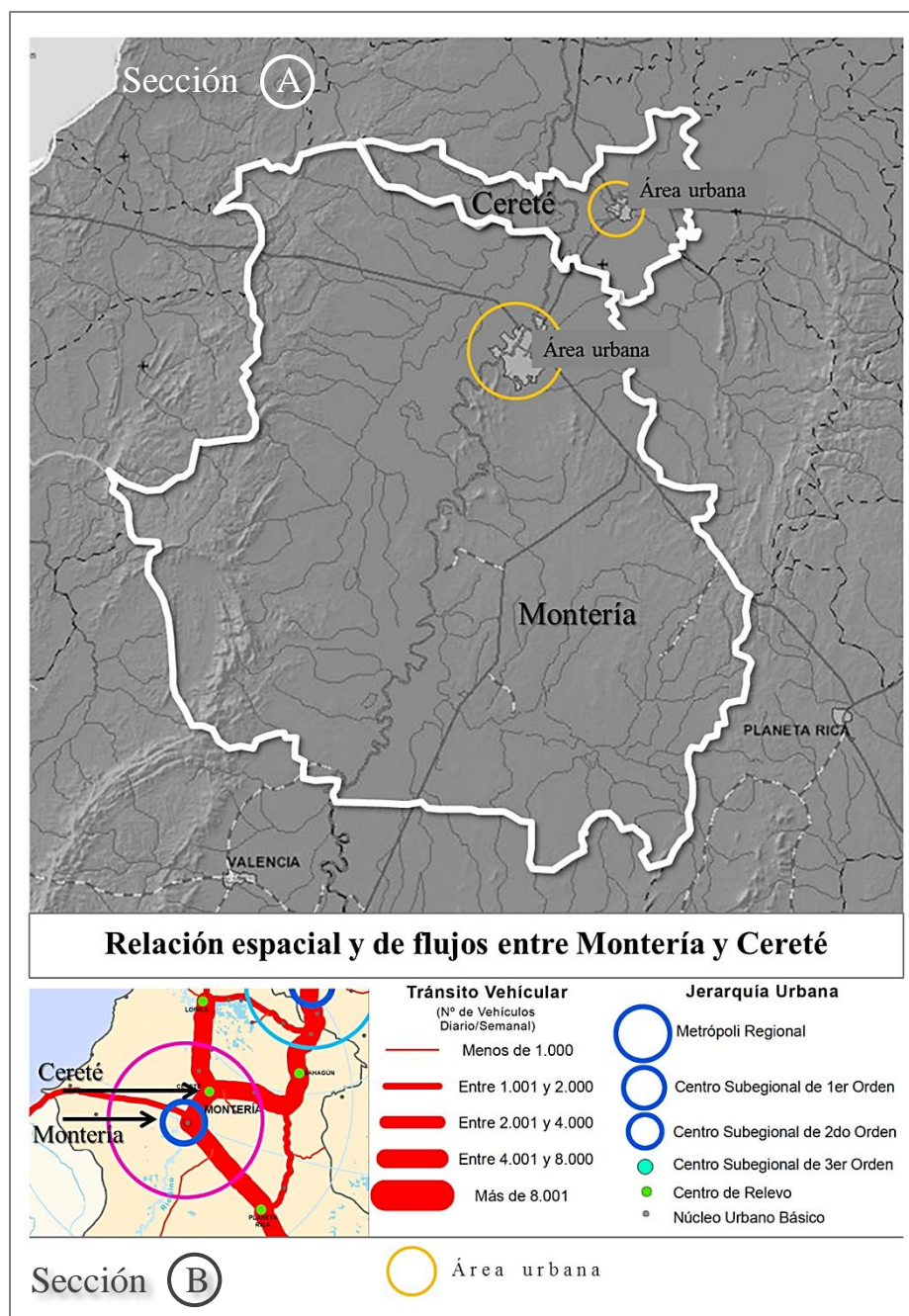
4.4. Montería; su influencia e importancia para futura metropolización con municipios cercanos

En torno a la dependencia de algunos municipios hacia Montería para la consecución de servicios más especializados, como también lo que respecta a la oferta laboral que representa la capital de Córdoba, además de la prestación de servicios más diversos y mayormente

estandarizados; se puede visualizar una como posible la metropolización con las áreas territoriales más próximas o cercanas a este núcleo principal.

Esto se presenta de manera específica con el municipio de Cereté, con quien mantiene estrechos nexos, fundamentalmente de carácter físico, administrativo, financiero, económico y social; además de a manera de disputa compartir el terminal aéreo que ostenta el departamento. Ello también ha sido sugerido a través de proyectos de actos legislativos pero que han sido retirados como por ejemplo el 088 de 2012 de la cámara donde se modifica el artículo 319 de la Constitución Política de Colombia⁵⁵ facilitando la implementación de estas iniciativas, y en donde se sugiere la metropolización conjunta de Montería, Cerete y el municipio de San Pelayo. Esta última sugerencia es válida y puede demostrarse con base a los estudios de dinámica de flujo representados cartográficamente en los diagnósticos elaborados por los documentos de la misión sistema de ciudades del DNP (2012), como también por los esquemas de funcionamiento espacial departamental y regional con epicentro en Montería, diagnosticados y revelados en los documentos resultante de las revisiones al POT (2002-2015) de la ciudad (ver cuadro 25). También se demuestra dicha estrecha relación y de manera física a través del recorrido por medio del sistema vial que existe a nivel departamental así como en la relación tiempo recorrido, que arroja como dato ambos municipios respecto a su cabecera urbana se encuentran separados por 17,45 Km como se había mencionado en capítulos anteriores, y en términos de tiempo por 23.26 minutos a una velocidad máxima promedio (80km/h).

⁵⁵ Ver proyecto de acto legislativo 088 de 2012 de cámara.



Cuadro 26. Relación espacial y de flujos entre Montería y Cereté. Fuente: edición autor y edición con base en “Funcionamiento Espacial urbano regional de la cartografía de diagnóstico del proceso de revisión y ajustes del POT 2002-2015 de Montería”

Este vínculo con la ciudad de Cereté se aprecia en el cuadro anterior, en donde en la sección (A) se ilustra la cercanía entre las cabeceras municipales de ambos municipios cuya distancia entre ellos se recorre casi que en línea recta. En concordancia con el área inicial de este mismo cuadro (26), en la sección (B) esta proximidad además revela que Cereté es el núcleo más cercano a la

capital departamental, observándose fuertemente influenciada vale la redundancia por el umbral de influencia de las dinámicas de Montería (circulo magenta). En esta última sección además y según la clasificación de jerarquía urbana sugerida por el POT 2002-2015 se observa la categorización de Montería como un “centro subregional de primer orden” que de acuerdo a un orden específico sigue a las áreas metropolitanas o “Metrópoli Regional”; así mismo se aprecia como Cereté es denominado un centro de relevo que teóricamente y dentro de la estructuración urbano- regional posee características especiales debido a cierta supremacía económica, financiera, administrativa y comercial dentro de una escala subregional; capacitado como apoyo de los centros urbanos regionales de mayor jerarquía, para este caso relevar como cooperación a la capital cordobesa.

Por eso de acuerdo a lo anterior, la metropolización de dichas áreas urbanas se presenta más que como un hecho facto en el pensamiento colectivo, es una formulación factible (mismo que en marcha es objeto de discusión de los entes territoriales en cuestión), de acuerdo a las condiciones que se revelan, y que además involucra otros actores como es el caso de porciones territoriales de municipios como San Pelayo y Ciénaga de Oro que como núcleos urbanos básicos (ver Cuadro 26), pueden beneficiarse a fin de su desarrollo individual.

5. VISIÓN; EL CONSTRUCTO URBANO REGIONAL Y EL ROLL EPICENTRICO DE MONTERIA

5.1. Visión general del constructo.

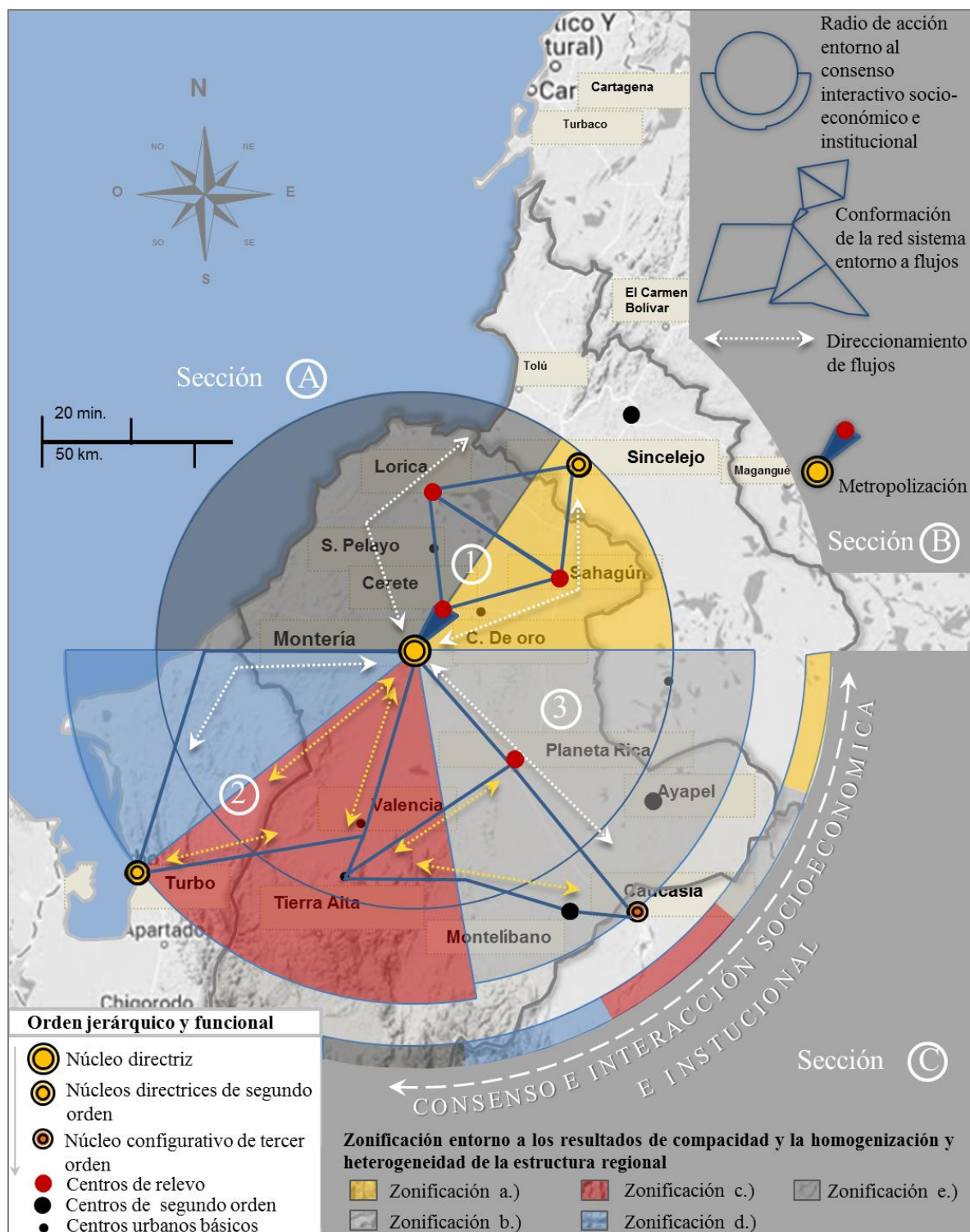
Esta visión como sugerencia de desarrollo territorial y se efectúa con el propósito de poner en evidencia que el progreso territorial a nivel región se genera en base a la articulación planificada entre las diversidades de las diferentes áreas municipales que le constituyen, por ello este aproximado forja desde lo funcional y los factores que le competen.

A partir de este panorama se justifica la hipótesis planteada dentro de los apuntes metodológicos de este documento, elaborando un constructo sistémico-funcional entendiendo jerarquizaciones, órdenes, comportamientos de flujo epicentrismo; también además procesos de consolidación de polos de desarrollo como también procesos de metropolización⁵⁶.

La constitución de este escenario determina una visión integral, estructurando un complejo vehículo que circula hacia la competitividad regional, involucrando todos los componentes que matizan la dinámica de progreso del espacio físico, asumiendo como elementos fundamentales la movilidad y las relaciones interurbanas (en red), estimulando vínculos intermunicipales que fortalecen la operación coordinada de la zona (constructo en visión); generando importantes soportes para una inversión externa que además promueve el mejoramiento de la calidad de vida de la sociedad involucrada. Esto fortifica de manera esencial la asociación institucional/ y de los entes gestores, acertando en una clara legibilidad, que facilita la lectura de este configurativo, que hace más fácil identificar las vocaciones, competencias o funciones de cada uno de sus principales partícipes y se esquematiza de manera gráfica en el siguiente cuadro.

⁵⁶ La prospectiva de este constructo de esta tipología no es infundada pues se soporta en esquematizaciones que como antecedentes (ver capítulo 2.2.) sugieren la constitución de áreas de acción política y urbano-funcional, por tanto dicha hipótesis y de partida para este sistema en red inter-independiente pero a la vez integrado dentro de un sistema nacional, da paso a concebirse.

1. Visión puntual-general



Cuadro 27. Esquematización de visión del sistema urbano regional según autor. Fuente: autor en base a proceso investigativo

Esta conformación urbano-regional propósito de este documento, se elabora conservando y teniendo como eje la identificación del conglomerado urbano Montería-Sincelejo hecha mención en previos capítulos; contextualizando privilegios de los que goza la región dentro del panorama actual y tradicional, como lo es el caso de áreas marítimas cercanas, reservas ambientales (Nudo del Paramillo, Valles de los Ríos del Sinú y San Jorge además de la fertilidad de la mayoría del área territorial).

Explicando un poco se relata entonces su esquematización (ver cuadro 27) en donde en tres secciones (A) representa la visión fundamental del sistema urbano-regional entendiendo el policentrismo representado en múltiples núcleos y aprovechando toda la dinámica de movilidad y/o de flujos, más sus direccionamientos en todos sus sentidos (entrada y salida); valorizando un radio de acción en torno a un consenso que como estrategia pretende el bien común, a través de un fortalecimiento institucional. Así mismo también zonifica el territorio que abarca dicha visión, partiendo desde la identificación de los criterios de compacidad, homogeneidad y heterogeneidad. De manera seguida en el caso de la sección (B) mediante una memoria explicativa ilustrativamente se relata la morfología del radio de accionamiento antes mencionado, como también la forma de la red sistema, considerando el perfil de la metropolización entre áreas municipales. Y finalmente es entonces que dentro de todo este relato esquemático en la sección (C) se determinan órdenes jerárquicos y zonificaciones.

Para entender más a fondo: mediante la siguiente memoria descriptiva y secuencial se elabora una desfragmentación de la visión y propositiva nuestra visión esquemática. Esto a partir de la sección (B) para así entender el propósito de los distintos puntos.

- **Sección B**

Determinando el radio de acción:

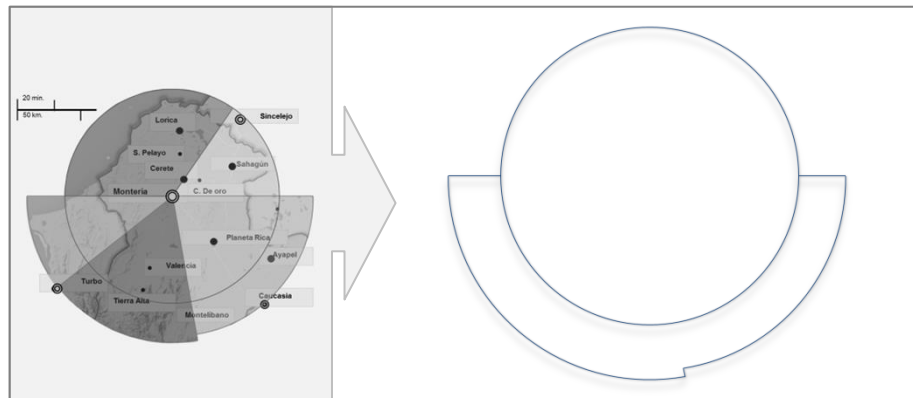


Imagen 11. Radio de acción interno del sistema Urbano-Regional. Fuente: Autor.

El radio de acción o actuación del sistema urbano-regional y polinuclear visionado como competencia de actuación contempla lo entendido como el área de estudio previamente reseñada, beneficiando además los municipios de la subzona costanera (San Bernardo del Viento, San Antero, Arboletes, entre otros. De manera sustancial en esta aproximación como mayor énfasis se determinan las cabeceras urbanas. La amplitud de este radio apuesta en términos de distancia un aproximado radial de entre 85 y 115 Km.

Conformación de una red sistema entorno a flujos:

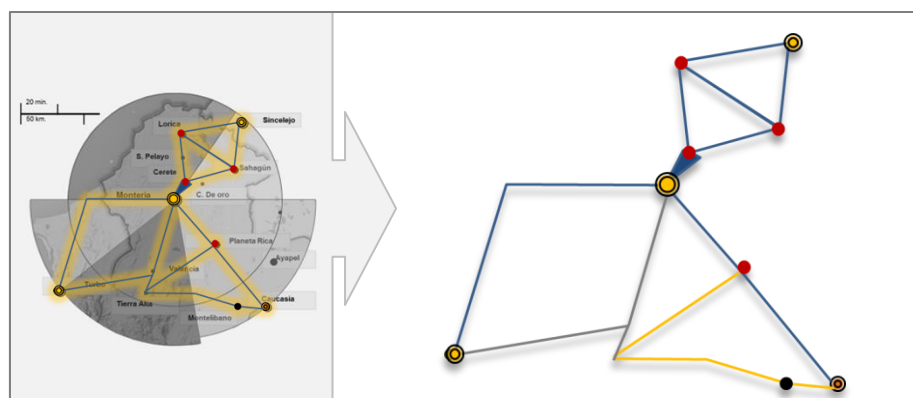


Imagen 12. Conformación de la red sistema entorno a flujos. Fuente: Autor.

La conformación de la red sistémica y eje fundamental para esta agrupación funcional entiende las dinámicas de aglomeraciones anteriormente citadas y diagnosticadas por Roda (201) para la Misión Sistema de Ciudades del DNP (línea color azul sección derecha imagen 12), pero además formula conexiones directas (lineado amarillo sección derecha imagen 12) y fortalece las actualmente débiles o bien casi inexistentes dadas las características viales y el estado real (lineado gris sección derecha imagen 12), ello con la finalidad de considerar una articulación sólida y diversificada que integre en su mayoría a las áreas municipales comprendidas, con el proceso desarrollo. Esto fomenta nuevas dinámicas a municipios como Planeta Rica por ejemplo, Tierra Alta, Valencia, fomentando la inversión hacia los mismos, lo que contribuiría al desarrollo endógeno de dicho sistema.

En este mismo contexto se consolidan relaciones interdepartamentales especialmente con el municipio de Turbo – Antioquia a través del mejoramiento de vías de soporte para tráfico pesado. La consolidación de esta red estimularía el progreso de la zona, fortaleciendo el sistema vial, abonándole como una red de paso y de importante tráfico dentro del ámbito nacional.

Ello *Consolida los flujos* también actuales y por tanto potencializaría las actividades centrifugas entorno a las áreas definidas como centros de gravitación; principalmente esta fluidez se determinaría de la siguiente manera (ver imagen 13).

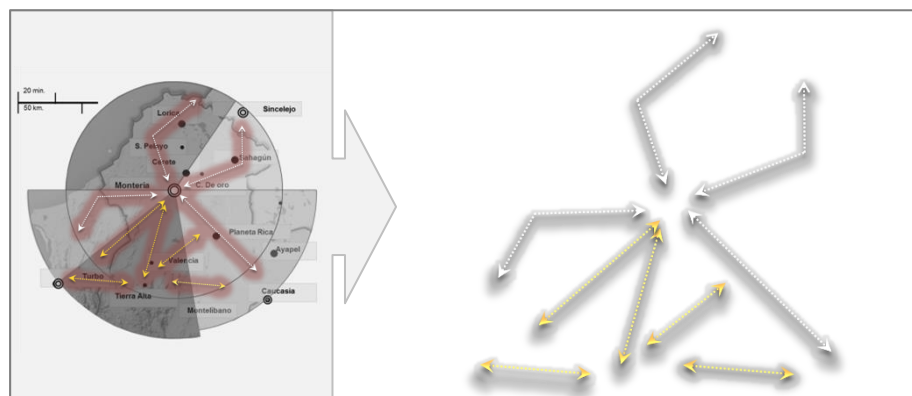


Imagen 13. Direccionamiento de flujos. Fuente: Autor.

En la imagen se observa los flujos dentro de este sistema los cuales corresponden al predominio actual de los mismos, con base a la circulación y sentido de la red vial primaria. También se aprecia la consolidación de nuevos flujos; esto mediante el planteamiento de las nuevas vías como redes de articulación (línea amarilla punteada sección derecha en imagen 13) expresadas en la red sistema. Todo esto como estrategia para el desarrollo de áreas urbanas y suburbanas deprimidas, que a tras de nuevas dinámicas de movilidad suponen unas nuevas actividades de progreso y revitalización de suelos rurales.

Proceso de Metropolización:

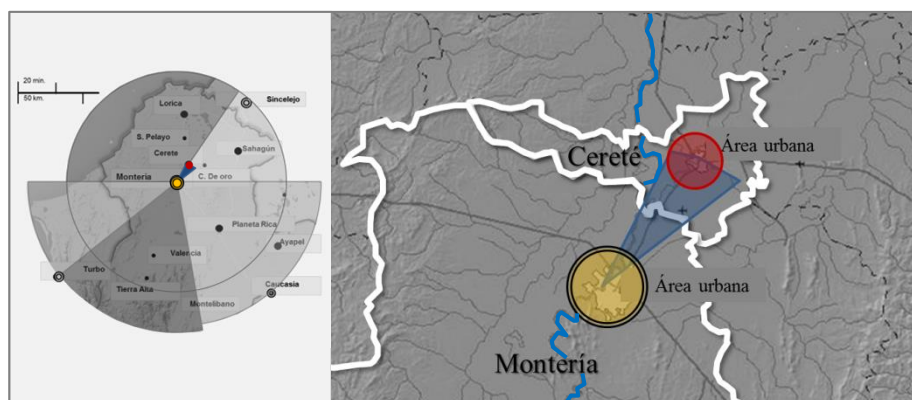


Imagen 14. Metropolización. Fuente: Autor.

Tal como se había mencionado en el subcapítulo que habla acerca de la metropolización de Montería según su influencia con los municipios cercanos (cap. 4.4.), deja de ser un hecho de facto colectivo, y se determina en esta visión de manera específica con el municipio de Cereté; esto con la finalidad de una gran zona de actuación urbana consensuada trasladando facultades de tipo competencia hacia el municipio de menor tamaño (Cereté), que como centro de relevo, acorta distancias relevando algunas funciones determinantes que otras municipalidades entienden como necesidades.

Esta connotación metropolitana involucra un radio de acción propio que beneficia de manera inmediata a áreas municipales como San Pelayo y Ciénaga de oro (centros urbanos

básicos), mediante la atracción generada hacia nuevos grupos e individuos como territorios para residir.

A partir de esto la zona céntrica del sistema en red se establece como el elemento de mayor tamaño dentro de la conformación urbano-regional, consolidándose como el área urbanizada de mayor escala, y como una **Agrópolis** de gran producción, especialmente de materia prima como el algodón, que de manera organizada tendría un papel fundamental dentro de la logística de la familia del textil y las confecciones en el territorio nacional; además debido a su envergadura de extensión de su suelo disponible se cualifica como una plataforma o área logística de cargas regionales y de su propia producción.

- **Sección C**

Determinando **Zonificación**:

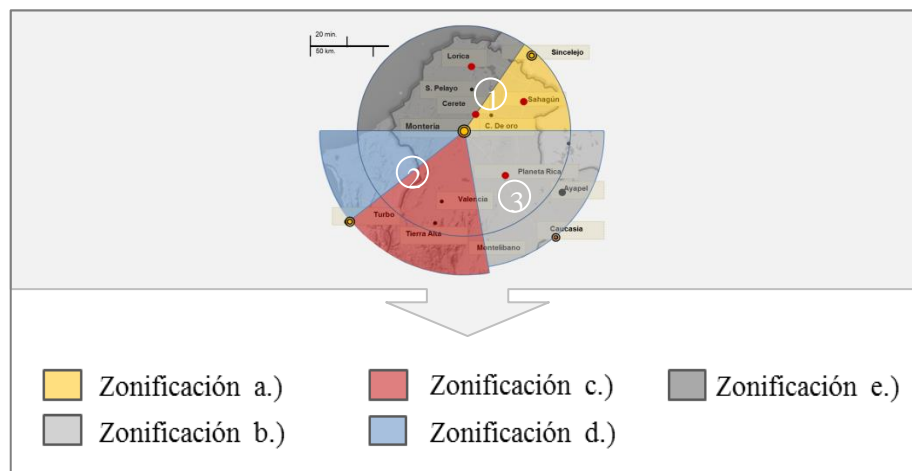


Imagen 15. Zonificación entorno a los resultados de compacidad y la homogenización y heterogeneidad intrarregional. Fuente: Autor.

La zonificación esquematizada dentro del esquema visión urbano regional – polinuclear explica mediante la perspectiva económica como pueden desarrollarse políticas o estrategias para la inversión, en aras de obtener rentabilidades, y obedeciendo a la agrupación de criterios como la compacidad intrarregional y heterogeneidades geográfico-espaciales; involucrando actividades económicas entorno a la economía base (sector

primario); presentando grandes semejanzas con las divisiones subregionales establecidas por la CVS y descritas en capítulos anteriores. Esto se Zonifica así:

Zonificación a.): porción de alta compacidad espacial, mayormente plana, muy fértil y de gran producción agrícola.

Zonificación b.): porción de compacidad de media-baja, con grandes ondulaciones de terreno, de baja fertilidad con gran producción respecto a la extracción de minerales.

Zonificación c.): porción de compacidad espacial baja, con elevaciones montañosas del terreno y planicies, altamente fértil para tener en cuenta en cuanto a producción económica.

Zonificación d.): porción de compacidad espacial baja, con ondulaciones, fértil y de gran dinámica portuaria-comercial

Zonificación e.): porción de compacidad media-alta de terrenos planos, altamente fértil y de gran producción pesquera.

En base a esto se perfilan acciones estratégicas que pueden ser empleadas para un desarrollo competitivo, teniendo como plataforma la importancia o productividad de la base económica regional (actividades básicas)⁵⁷, las cuales ejercen una fuerte influencia en la producción y el desarrollo endógeno; de esto obtenemos que: **1.** a.) Y e.) Pueden ser agrupadas como área potencial para producción agrícola posibilitando la conformación de clusters; por otro lado **2.** c.) y d.) Se concentrarían como área de gran viabilidad para centros de logística portuaria y comunicación, además de protección ambiental y turismo ecológico moderado; finalmente **3.** b.) como zona de producción de materiales transformables.

⁵⁷ Esta importancia productiva la podemos encontrar en los datos de población y economía (capítulo 2.3.2. Cuadro 9. Participación porcentual en el PIB de las distintas actividades económicas predominantes a nivel departamental (según Municipios seleccionados).

Estableciendo un Consenso e interacción Socio-Económica e Institucional:

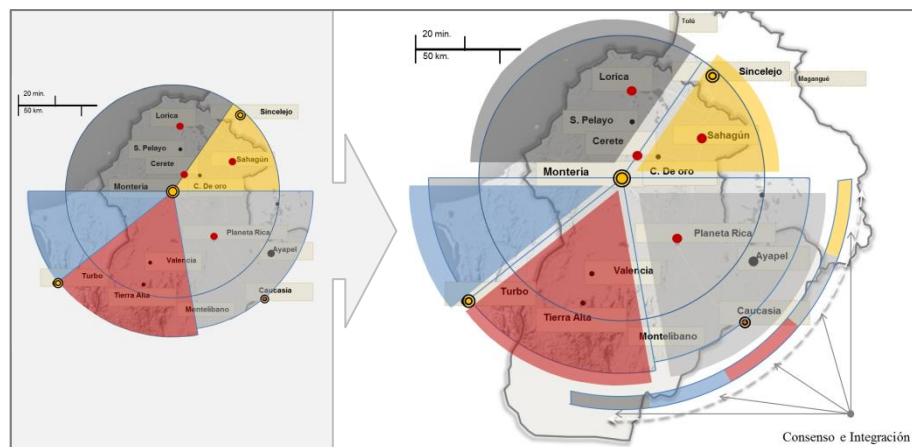


Imagen 16. Consenso e interacción Socio-Económica e Institucional. Fuente: Autor.

Es necesaria una sintonía entre todos los actores institucionales municipales, procurando así la articulación de una base económica dinámica y bien identificada según las localidades territoriales previamente zonificadas; lo que connota cooperación simbiótica entre estas, cuya producción fluye de manera física a través de la conformación de la red sistema. La visión de este consenso plantea que a través de nexos y partiendo desde la producción se fomentan relaciones benefactoras de carácter mutuo. Para explicarlo seguimos la sección derecha de la imagen 16; como ejemplo suponemos que:

- zonificación portuaria (sombreado azul): se visiona se establecer relaciones de cooperación hacia el resto de áreas (demás sombreados) incentivando a través de su soporte como puerto y puente de comercio exterior, beneficios en términos de costos para la exportación de dichas zonas.
- zonificación de gran producción agrícola y terrenos muy fértiles (sombreado amarillo) y la de alta producción agrícola y pesquera (gris oscuro): se visionan nexos de colaboración teniendo en cuenta su actitud de despesa alimenticia esto es por ejemplo estandarización de precios benéficos y/o mínimos para el resto de las áreas del sistema urbano regional; obviamente requiriendo consideraciones en lo que respecta a impuestos.

- Zonificación altamente fértil de gran producción agrícola pero también como importante reserva ambiental (sombreado rojo): debido a su cooperación como protector de un componente altamente valioso (medioambiental), a través de incentivos calificarle e incentivar a dicha vocación.

Todo estos apuntes desde lo que refiere a cooperación y según zonas se conforman como una posibilidad, dentro de un gran abanico o gama de estrategias que pueden ser implementadas a través de Consensos e interacciones Socio-Económicas facilitadas por la integración institucional-municipal, a través de la generación de políticas formales y de delegación, con la finalidad de resolver dificultades y llegar a la prosperidad colectiva, facilitando la competitividad regional, legitimando instrumentos de acción para el alcance de un horizonte desde la interdisciplinariedad de los intereses de los distintos municipios.

Estableciendo facultades y responsabilidades según el *Orden jerárquico y funcional:*

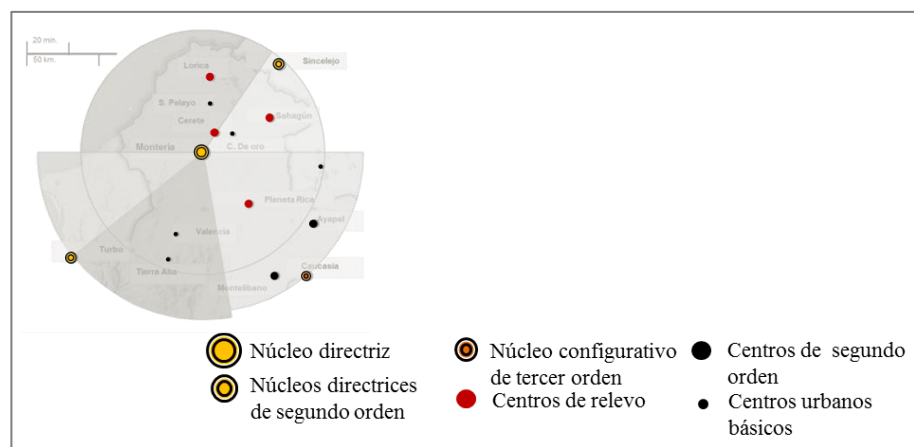


Imagen 17. Orden jerárquico y funcional. Fuente: Autor.

Las jerarquías y por tanto el orden funcional dentro del sistema en cuestión categoriza y a su vez asigna facultades a cada uno de los municipios o ciudades constitutivas de esta agrupación regional poropuesta, para este caso se conservan las caracterizaciones diagnosticadas por la revisión al POT 2002-2015 de Montería.

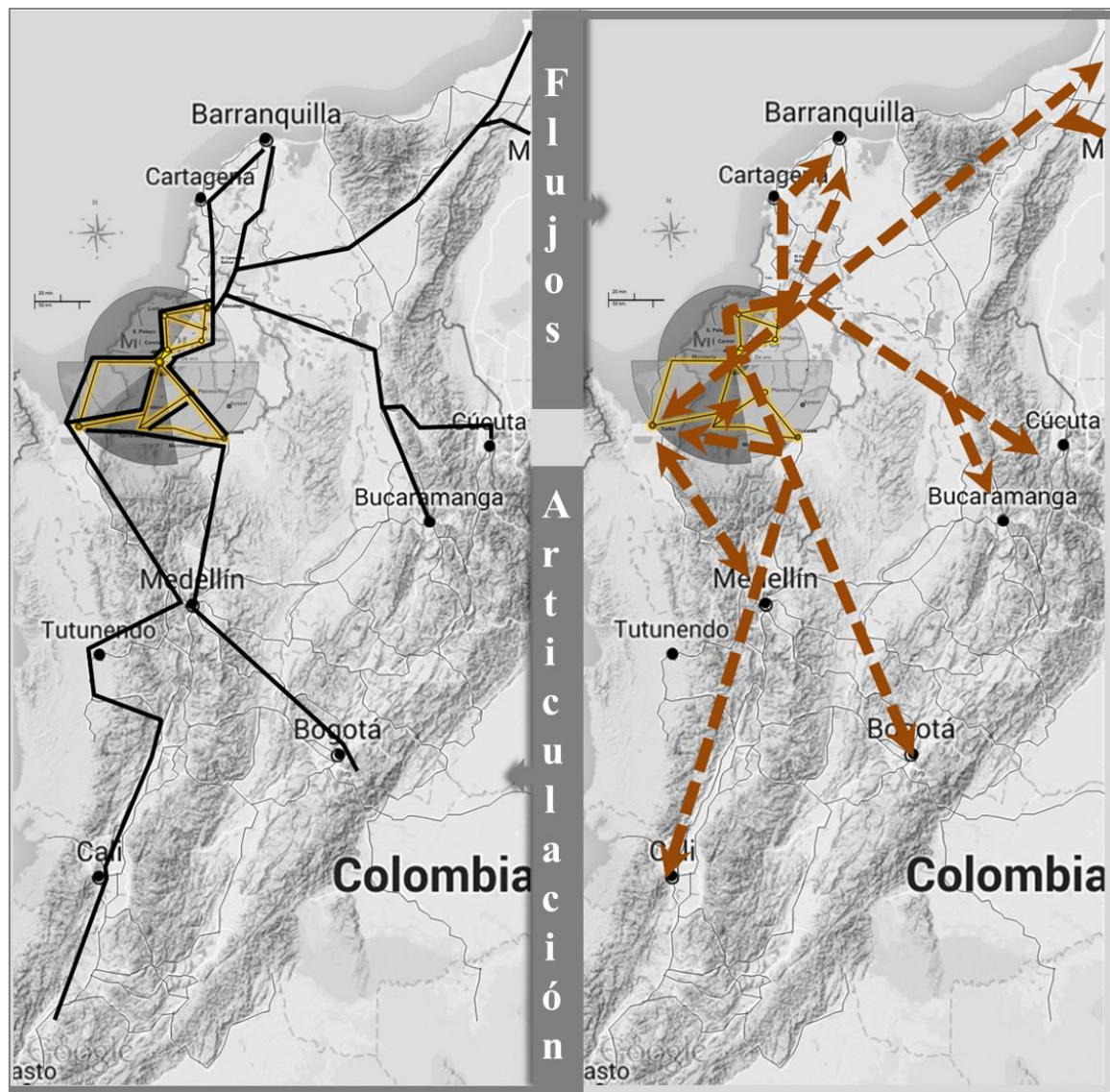
En base a esto se entienden cada una de las funciones de los distintos núcleos o centros urbanos; específicamente Sincelejo, Turbo y Caucasia se estratifican como los accesos al interior, poseyendo la capacidad de generar desarrollo en todo su hinterland; seguidamente desde el abordaje departamental como elementos de entrada actúan los centros de segundo orden (Ayapel y Montelíbano), Chinú a pesar de ser según su jerarquía como centro urbano básico siempre gozara de gran importancia dada la continuidad de flujo que proyecta con Lorica (centro de relevo).

Cada una de estas áreas municipales en base la zonificación visionada facultativamente reflejan de qué manera participan dentro del constructo que se propone. Esto es lo siguiente:

- **Como Centros Regionales:**
Sincelejo, Montería, Turbo y Caucasia
- **Como Centro de comando:**
Montería
- **Como Núcleos Urbanos Logísticos + Producción:**
Montería y Cereté (como área metropolitana), Tierra Alta y Turbo
- **Como Núcleos Urbanos de Producción:**
Valencia y Lorica
- **Como Núcleos Urbanos Receptores:**
Cereté, San Pelayo, Ciénaga de Oro y Planeta Rica
- **Como Núcleos Urbanos de Enlace:**
Corozal, Chinú, San Pelayo, San Marcos, Caucasia.

Existen otros municipios que no son mencionados, pero que por su escala y características, aun no superan temas de subdesarrollo y rezago económico, sin embargo hacen parte y necesaria de este macrosistema, ultimo que precisamente mediante su conformación pretende atender problemáticas, generando herramientas y comunicativas para hacer frente a las realidades.

2. Articulación del sistema urbano-regional visionado con el territorio nacional

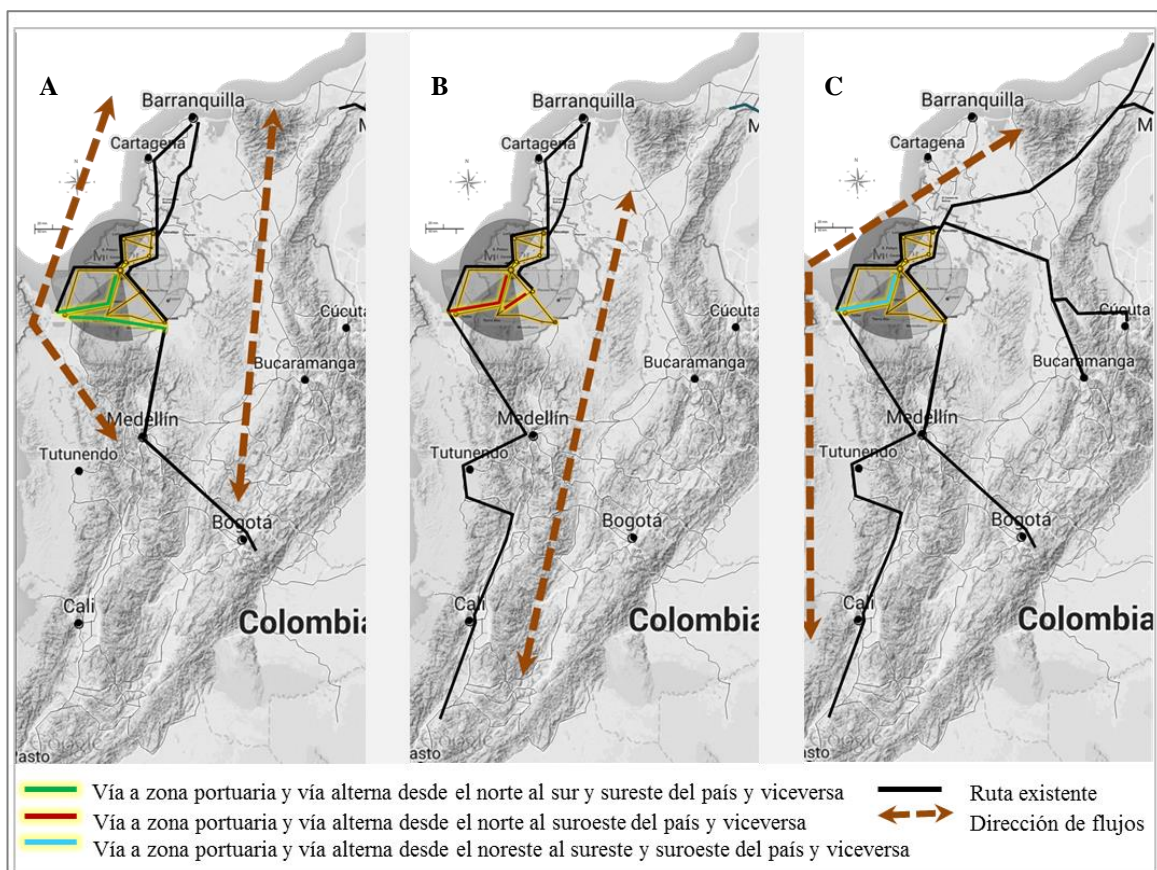


Cuadro 28. Articulación del sistema urbano-regional con el territorio nacional. Fuente: autor

Una de las Fortalezas de esta conformación urbano-regional es la dinámica comunicativa que se involucra, a través del planteamiento de nuevas vías de comunicación directa y el acondicionamiento de las que se encuentran en un estado apenas aceptable; esto plantea rutas o recorridos alternos buscando liberar a futuro el tráfico vial, reduciendo tiempos de transporte y para reducir costos.

Esto se argumenta el cuadro 28 donde se observa dicha articulación, divisando como a partir de ella ciudades como Bogotá, encuentran rutas alternas para distribución y exportación de su producción hacia puertos, caso específico puerto de Turbo; fomentando nuevas dinámicas de movilidad como base de desarrollo en municipios integrantes del sistema en aproximación; también núcleos urbanos como Cali, Pasto y aquellos más al suroeste del país hallan alternativas de recorrido hacia y como destino el norte del país (y viceversa), así mismo se aprecian nuevas posibilidades de transito vial para los centros urbanos del noreste de Colombia.

Para esto y un mejor entendimiento teniendo como matriz el cuadro anterior (no. 28) se explica a continuación y en secciones (cuadro 29), cómo funcionan dichas alternativas para las ciudades de mayor importancia económica dentro del contexto nacional.



Cuadro 29. Articulación del sistema urbano-regional visionado según zonificación del territorio nacional. Fuente: autor

A partir de todo esto se perfila la visión del sistema urbano-regional como una estructura territorial en pro del desarrollo de la zona, dentro del cual se genera y se cimienta ordenadamente toda una dinámica fronteriza, que además equitativamente mediante el fortalecimiento de áreas desatendidas según el facto colectivo busca superar los desequilibrios territoriales y atrasos que se presentan dentro del componente social que abarca el radio de acción de esta visión.

Dentro de todo este gran sistema articulado el propósito sustancial es entender a Montería en el rol de intermediario entendiendo su relevancia, ubicación y facultades, por lo que a continuación en el siguiente subcapítulo se sustenta cual es la función estratégica de la Capital del departamento de Córdoba dentro de la aproximación urbano-regional proyectada.

5.2. Montería como lugar central y directriz del constructo urbano-regional a partir de su relevancia urbana

Partiendo de su relevancia urbana y subcapitulada anteriormente Montería actúa como el componente directriz de un sistema estratégico de carácter urbano- regional. Esta presunción se posibilita entendiendo su caracterización y cualidades como un territorio emergente, que además según previo diagnóstico se interpreta como núcleo intermediario entre los distintos núcleos de mayor jerarquía nacional según su estructuración.

En este punto y a partir de los datos urbano – espaciales, socio-económicos y de dinámica en la logística de movilidad inter e intrarregional, obtenidos a través del diagnóstico general del área de estudio (con énfasis en Montería) y sumado a la confrontación con los apartes teóricos, se realiza una aproximación específica de la ciudad de la capital de Córdoba como pauta para la viabilidad de dicho sistema.

De esta manera según esos datos decimos que montería desde una prospectiva se posiciona como una de las tres ciudades de mayor dinámica catastral dentro de la región y la de mayor en nuestro sistema, también el ordenamiento de su jurisdicción urbana y el tratamiento de los usos del suelo configuran una serie actividades que le establecen como un referente dentro del contexto espacial

inmediato, donde su crecimiento, las intervenciones infraestructurales de su malla urbana, como también el mejoramiento e implantación de vías de articulación hacia otras zonas, le convierten en toda una plataforma territorial, que cuenta con un importante patrimonio edificado que le valoran como atractivo para la implantación de nuevos proyectos en su espacio físico.

De la misma manera según lo diagnosticado la ciudad dentro de su contexto regional posee elementos socio-económicos que le hacen sobresaliente; de hecho la diversidad de oportunidades de empleos, los porcentajes de ocupación con base a su población, le identifican como poblacionalmente activa, denotando aptitudes de disponibilidad para su población de laborar.

Estos elementos reseñan también que Montería presenta una serie de ofertas que solo esta proporciona, tal como servicios especializados caso salud y educación como componentes fundamentales para el desarrollo personal de los integrantes de una sociedad; de la misma manera se identifica que la urbe se constituye como un punto de referencia comercial y especializado.

Ello perfila a la ciudad como un polo de desarrollo (ver concepciones teóricas cap. 2.1.3.4.) y de amplio umbral de cobertura dentro de nuestro sistema urbano-regional, que incide en el desarrollo y transformación espacial de áreas municipales cercanas como es el caso de Cerete fundamentalmente, con quien en prospectiva y como planteamiento fundamental para nuestra propuesta constituyen toda un área metropolitana.

Este espacio geográfico de crecimiento económico, receptor y gravitatorio territorial, geográficamente se posiciona, como el lugar central que configura y equipa a los municipios circundantes; es decir es la directriz de dicho sistema, siendo el punto céntrico de donde se direccionan la mayoría de flujos de tránsito vial hacia las demás áreas y consideradas de importancia dentro del contexto nacional; es la ciudad de paso obligada desde un origen hasta un punto de destino (ver imagen 18), cual respecto a sus cualidades descritas en párrafos anteriores es capaz de soportar las cargas que conlleva dirigir dicho sistema y actuar como epicentro.

En la siguiente imagen se observa como Montería más que como un centro puntual, actúa como articulador, mediante vías existentes, propuestas para adecuar y mejorar, y también para aquellas a implementar; actuando como distribuidor hacia Turbo Caucasia Sincelejo.

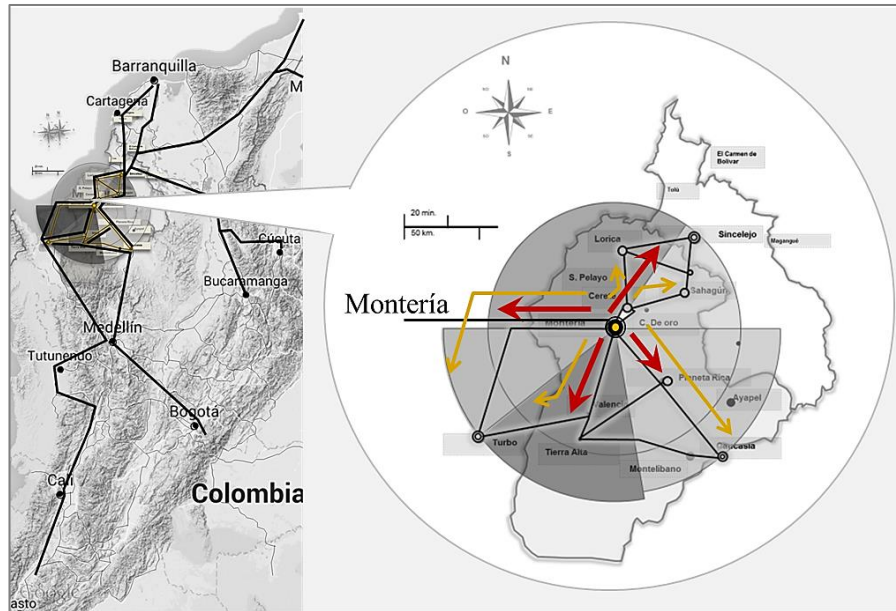


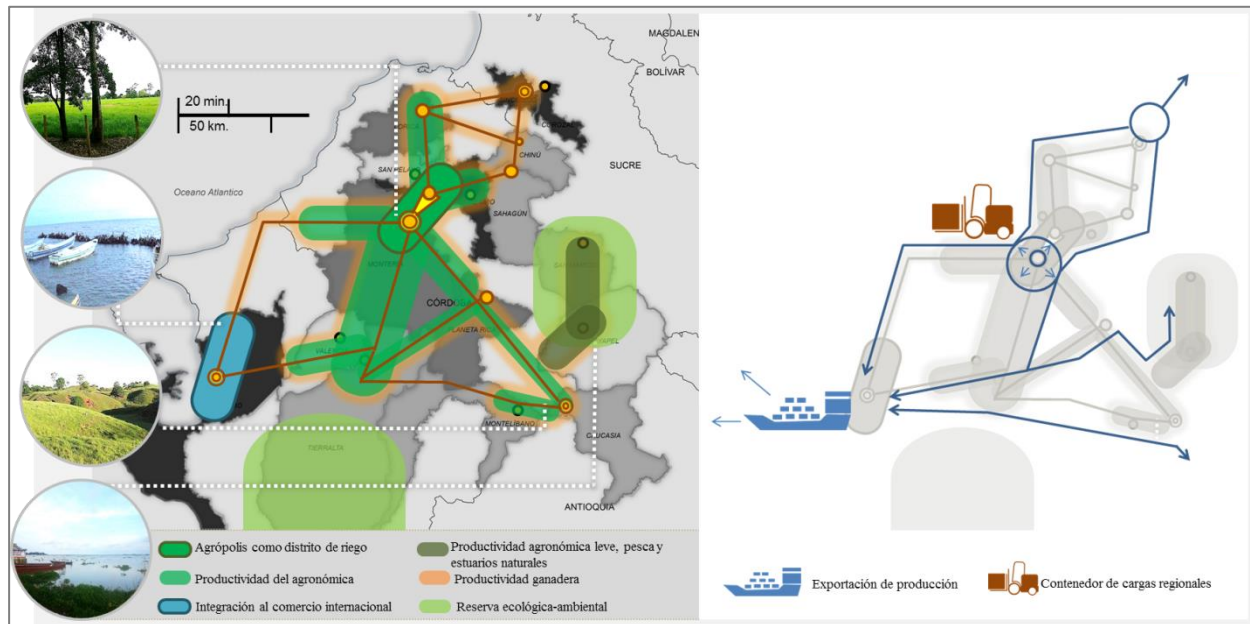
Imagen 18. Centralidad de Montería dentro del sistema. Fuente: Autor.

5.3. Reflexiones espaciales y socio-económicas del escenario visionado

Este escenario edifica un territorio diversificado, que simultáneamente se complementa como un unificado, que centraliza funciones tipo escala nacional en sí mismo, permitiendo superar las dependencias respecto a las ciudades tradicionalmente mayores. La visión puntual-general (esquematizada) nos lleva a dimensionar reflexivamente perspectivas estratégicas y económicas que van inmersas dentro del planteamiento general como también su impacto sobre la población que se manifiesta involucrada.

Según esto (ver cuadro 30) y lo relatado al principio de la presentación de nuestra zona de estudio, como reflexión del sistema planteado se determina desde una perspectiva económica, que a través de la integración portuaria de Turbo, se beneficiaría considerablemente la producción de la de este sistema urbano-regional, dada la articulación con el comercio internacional; representando beneficios para las áreas municipales altamente productivas, las

cuales encuentran alternativas para la distribución y seguida exportación de sus productos, haciendo factibles las inversiones debido a la disminución de los costes de transporte dentro de la cadena de producción.



Cuadro 30. Esquema reflexivo económico del escenario. Fuente: autor

Este subsistema respecto a su situación espacial se percibe como una ordenación privilegiada dentro de un sistema de articulación portuaria, que entendiendo la integración de Turbo a la conformación, engrana con los puertos de Cartagena y de Barranquilla. Esto que el sistema-urbano regional concebido, se articula de manera estratégica con tres áreas portuarias pertenecientes al litoral caribe y pacífico casi que de manera lineal.

No menos importante a través de la conformación de la *Agrópolis Metropolitana Montería-Cereté* se daría paso a una gran área de actuación política, recreándose un extenso territorio capacitado para actuar como *centro de cargas regionales*, que le presenta como *plataforma de logística para la coordinación y distribución de la producción* del sistema en cuestión, consolidando de manera especial nexos económicos con los municipios ubicados en la parte norte (San Pelayo y Lorica) y la parte sur (Valencia y Tierra Alta) (ver cuadro30).

No obstante Claramente toda esta reflexión nos lleva a interpretar principios o criterios de desarrollo endógeno, que se establecen como base para la competitividad regional, desarrollando capacidades de emprendimiento, de decisión y de actuación,

6. CONCLUSIONES

A través de todo este proceso investigativo, que involucra importantes aportes teóricos, formulación de datos, y visiones propositivas; se pueden observar las fortalezas que cimientan las conformaciones urbano-regionales dentro de la competitividad del territorio nacional, mejorando además la calidad de vida de sus residentes, como también los índices de productividad económica.

No obstante teniendo ello como plataforma puede observarse que muchas de las ciudades latinoamericanas y en especial las colombianas, parecen omitir dicha sustentación, pareciendo omitir fortalezas propias y las capacidades y resultados de accionar conjuntamente.

Es así que fácilmente pueden determinarse debilidades frente a la explotación de los potenciales de las distintas municipalidades en constituir un sistema funcional; solo se visualizan un par de ejemplos dentro del contexto nacional, que han optado por estas integraciones; mismas que como resultado han logrado superar el path dependence, frente a la centralidad urbana del país Bogotá).

Dentro del análisis general de nuestra zona de estudio se ha podido evidenciar una clara articulación entorno al sistema vial como una clara decencia hacia este, así mismo también se han podido identificar las cualidades territorio-geográficas que esta porción de territorio posee, además de la particularidad del paisaje natural que se mezcla con las distintas constituciones urbanas. Y a pesar de todos los rezagos en términos de capacidad adquisitiva que esta porción territorial presenta; esta desde una prospectiva del aprovechamiento de los recursos y su atractividad puede superar muchos desequilibrios tipo nacional; estableciéndose también y como principio de conformación, toda una nueva logística comercial y de transporte, que dentro del imaginario de estudiosos del tema, es un hecho de facto.

Consecuentemente con el estudio y/o evaluación dirigida hacia la Ciudad de Montería, en este documento se ha podido asimilar su condición de capaz de enfrentar desafíos como es el caso de direccionar la conformación de un constructo que como finalidad representa el desarrollo integral dentro de su escala regional.

Finalmente de esto y de todo lo planteado en este documento se revela que a través de visiones propositivas, es que se consiguen nuevas miradas y formas de comprensión de nuestros territorios, despertando un nuevo interés dicha temática; que desde una postura modesta el autor lo que se pretende es precisamente generar reflexiones y discusiones sobre las particularidades y potenciales de nuestras ciudades que hoy emergen.

Bibliografía

(s.f.).

Aguilera Diaz, M. M. (2007). LA ECONOMIA DEL DEPARTAMENTO DE SUCRE: GANADERIA Y SECTOR PUBLICO. En A. Meisel Roca, *LAS ECONOMIAS DEPARTAMENTALES DEL CARIBE CONTINENTAL COLOMBIANO* (págs. 490-613). Cartagena : Coleccion de Economia Regional Banco de la Republica .

Alcaldia de Monteria; Universidad de Córdoba. (2010). *Documento resumen, Revision y Ajuste al Plan de Ordenamiento Territorial de Monteria 2002 - 2015*. Monteria.

Angel, S., Vásconez, j., & Galarza, N. (2013). *INICIATIVA PARA LA EXPANSIÓN URBANA ORDENADA EN COLOMBIA: INFORME DE AVANCE INTERMEDIO*. Universidad de Nueva York (NYU).

Baigorri, A. (2001). *DE LA CIUDAD INTERMEDIARIA A LA MESÓPOLIS*. Mérida: Editora Regional de Extremadura.

Banco de la Republica de Colombia; . (2013). *BOLETÍN ECONÓMICO REGIONAL 3ER TRIMESTRE DE 2013 COSTA CARIBE*.

Banco de la Republica de Colombia. (2015). *IMAGEN REGIONAL: CARTAGENA, MONTERÍA, SAN ANDRES Y SINCELEJO*. Recuperado el 18 de 06 de 2015, de <http://admin.banrepcultural.org/imagen-regional/cartagena-monteria-san-andres-sincelejo>

Banco de la Republica de Colombia; DANE. (2013). *INFORME DE COYUNTURA REGIONAL - CORDOBA*.

Banco Interamericano de Desarrollo (BID). (2015). *UNIVERSO DE CIUDADES EMERGENTES*. Cumaná, Venezuela: BID.

Banco Mundial. (2014). *FACILIDAD PARA HACER NEGOCIOS EN MONTERIA-COLOMBIA* . Obtenido de <http://espanol.doingbusiness.org/data/exploreeconomies/colombia/sub/monter%C3%ADa/>

Boisier Etcheverry, S. (2006). ALGUNAS REFLEXIONES PARA APROXIMARSE AL CONCEPTO CIUDAD - REGION. *Estudios sociales*, 15(28), 163 - 190.

CEPAL. (s.f.). *acerca de la cepal*. Recuperado el Noviembre de 2014, de <http://www.cepal.org/cgi-bin/getprod.asp?xml=/noticias/paginas/3/43023/P43023.xml&xsl=/tpl/p18fst.xsl&base=/tpl/top-bottom.xsl>

Concejo Municipal, Cerete - cordoba;. (2012). *Cerete Cordoba Plan de Desarrollo 2012 - 2015*. Cerete.

- Confecámaras y DNP. (28 de 7 de 2012). <http://www.confecamaras.org.co>. Obtenido de <http://www.confecamaras.org.co>: <http://www.confecamaras.org.co/cooperacion-y-competitividad/mision-sistema-desarrollo-de-ciudades>
- Consejo Privado de Competitividad; CEPEC - Universidad del Rosario. (2014). *ÍNDICE DEPARTAMENTAL DE COMPETITIVIDAD 2014*. Bogotá D.C.
- Correa Escaf, C. E. (2015). *Rendición de cuentas, Vigencia 2014*. Montería - Colombia: Alcaldia de Montería.
- Cuervo Gonzales , Luis Mauricio;. (Noviembre de 2003). PENSAR EL TERRITORIO, LOS CONCEPTOS DE CIUDAD GLOBAL Y REGIÓN EN SUS ORÍGENES Y EVOLUCIÓN. (C. G. Mauricio, Ed.) *CEPAL: Serie Gestion Publica*. (40), 1-60.
- DANE (Departamento Nacional de Estadísticas). (2015). *MERCADO LABORAL. PRINCIPALES RESULTADOS 2015*. DANE (Departamento Nacional de Estadísticas).
- DANE, Equipo tecnico de Cuentas Departamentales;. (2014). *Metodología para calcular el Indicador de Importancia Económica Municipal Cuentas Departamentales*. Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas .
- Del castillo Daza, J. C. (2001). La Región Polinuclear, un futuro posible para Bogotá y la Sabana. *Bitácora Urbano-Territorial*(5), 9-15.
- Duarte, C. A., & Vargas R., M. V. (25 de Febrero de 2013). *MODELO DE CIUDAD EN COLOMBIA. Gubernabilidad, Regiones Transfornterizas y Acumulación Flexible en el Modelo de la Ciudad Empresarial*. Recuperado el 21 de Abril de 2015, de <https://ciudadencolombia.wordpress.com/>: <https://ciudadencolombia.wordpress.com/>
- Durango Osorio, S. (2015). DE CARA AL RÍO SINÚ. En M. (. Bayona, & C. Marín Calderín (Ed.), *AVANZA CÓRDOBA* (pág. 236). Bogota - Colombia: Publicaciones Semana.
- Ezquiaga, J. M. (2012). REINVENTAR LA CIUDAD EN UN MUNDO CAMBIANTE. *Barometro de Economia de la Ciudad de Madrid*, 33, 7-8.
- Fonaguera, m., & Gulh, e. (1969). *ORDENACION DEL TERRITORIO EN BASE DEL EPICENTRISMO REGIONAL*. (U. N. Colombia, Ed.) Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Galvis, L. A. (2009). *Geografía económica del Caribe Continental*. Cartagena: Banco de la Republica, Centro de Estudios Economicos Regionales (CEER).
- Gaviria Ríos, M. A. (2010). *APUNTES DE ECONOMÍA REGIONAL*. España: B – EUMED.
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., Baptista Luci, P., & Casas Pérez, M. (1991). *METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN*. MÉXICO: MCGRAW - HILL INTERAMERICANA DE MÉXICO.

- Isaza Guerrero, J. (2008). *CONURBACIÓN Y DESARROLLO SUSTENTABLE: UNA ESTRATEGIA DE INTERVENCION PARA LA INTEGRACION REGIONAL*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.
- Llisterri, J. J., Pietrobelli, C., & Larsson, M. (2011). *LOS SISTEMAS REGIONALES DE INNOVACIÓN EN AMÉRICA LATINA*. Washington, dc., E.E.U.U.: Banco Interamericano de Desarrollo.
- Meisel Roca, A. (2012). ¿QUIÉN MANDA AQUÍ? PODER REGIONAL Y PARTICIPACIÓN DE LA COSTA CARIBE EN LOS GABINETES MINISTERIALES, 1900-2000. *Cuadernos de Historia Económica Y Empresarial*(31), 1-40.
- Meisel Roca, Adolfo; Pérez V., Gerson Javier. (2013). *LAS CIUDADES COLOMBIANAS Y SUS ATRACTIVOS*. Bogotá: DNP.
- Meléndez P., J. E. (23 de Febreo de 2015). *EL TOP 10 DE LAS CIUDADES QUE MAS VALEN EN EL PAÍS*. Obtenido de www.eltiempo.com/economia/indicadores/las-ciudades-que-mas-valen-del-pais/15283276
- Ministerio de Educacion Nacional. (MAYO de 2014). *EDUCACION SUPERIOR - SISNTESIS ESTADISTICA DEPARTAMENTO DE CORDOBA*. Obtenido de http://www.mineducacion.gov.co/sistemasdeinformacion/1735/articles-212352_cordoba.pdf
- Molina G, H., & Moreno CH, P. (2001). APORTES PARA UNA NUEVA REGIONALIZACION DEL TERRITORIO COLOMBIANO. En O. A. Alfonso Roa, *CIUDAD Y REGIÓN EN COLOMBIA; NUEVE ENSAYOS DE ANALISIS SOCIOECONÓMICO Y ESPACIAL* (pág. 694). Bogotá: Universidad Externado de Colombia.
- observatorio del caribe colombiano. (2010). <http://www.ocaribe.org>. Obtenido de [http://www.ocaribe.org: http://www.ocaribe.org/quienes_somos.php?la=es](http://www.ocaribe.org/http://www.ocaribe.org/quienes_somos.php?la=es)
- Oficina de Estudios Economicos. . (2014). *PERFIL ECONOMICO: DEPARTAMENTO DE CÓRDOBA*.
- Perroux, F. (1950). ECONOMIC SPACE: THEORIC AND APPLICATIONS. (O. University, Ed.) *Quarterly Journal of Economics*, 64(1), 89-104. Obtenido de [http://www.jstor.org: http://www.jstor.org/stable/1881960](http://www.jstor.org/http://www.jstor.org/stable/1881960).
- Portnoy, L. (1964). LOS POLOS DE DESARROLLO Y LA INTEGRACIÓN EN AMÉRICA LATINA. (IDES, Ed.) *Desarrollo Económico*, 4(14/15), 183-193.
- Posada Carbo, E. (1985). LA LIGA COSTEÑA DE 1919, UNA EXPRESIÓN DE PODER REGIONAL. *Boletín cultural y bibliográfico*, XXII(3), 34-46.
- Pueblas Gutiérrez, J. (2001). ESCALAS ESPACIALES, ESCALAS TEMPORALES. *Revista Estudios Geográficos*, 62(242), 89-104.
- Ramírez J., J. C., & Parra-Peña S., R. I. (2009). *VARIACIONES EN TORNO AL ESCALAFON DE COMPETITIVIDAD DEPARTAMENTAL EN COLOMBIA*. (Vol. 26). Bogotá: CEPAL.

- Ramírez J., J. C., Parra Peña, S. R., Gonzales a., L., & Corredor F., A. (2014). *ESCALAFON DE LA COMPETITIVIDAD DE LOS DEPARTAMENTOS DE COLOMBIA 2012 - 2013* (Vol. 27). Bogotá: CEPAL.
- Reboratti, C. E. (2001). UNA CUESTIÓN DE ESCALA: SOCIEDAD, AMBIENTE, TIEMPO Y TERRITORIO. *DOSSIE, Sociología*, 80 - 93.
- Richardson W., H. (1978). EL ESTADO DE LA ECONOMIA REGIONAL: UN ARTICULO DE SISTESIS. *INTERNATIONAL REGIONAL SCIENCE REVIEW*, 3(1), 1-48.
- Rionda Ramírez, J. I. (2006). *TEORIAS DE LA REGION*. España: B - EUMED.
- Roda, P. (2012). *Conectividad Interurbana en Colombia*. Bogota: Departarnamento Nacional de Planeacion (DNP).
- Roda, Pablo; Perdomo, francisco; Sanchez, Jorge;. (2012). *Conectividad Interurbana en Colombia, producto numero 4. Mision Sistema de Ciudades*. Bogotá: Departamento de Planeacion Nacional.
- Sachs, J. D. (2005). *THE END OF POVERTY: ECONOMIC POSSIBILITIES FOR OUR TIME*. Penguin Group.
- Sassen, S. (Diciembre de 2007). EL REPOSICIONAMIENTO DE LAS CIUDADES Y LAS REGIONES URBANAS EN UNA ECONOMÍA GLOBAL; AMPLIANDO LAS OPCIONES DE POLÍTICAS Y GOBERNANZA. *EURE*, 33(100), 9-34.
- Solís Traperó, E. (2011). *DEL ÁREA METROPOLITANA HACIA UNA REGIÓN URBANA POLICÉNTRICA MADRILEÑA; CAMBIO DE ESCALA, ESTRUCTURA Y ARTICULACIÓN TERRITORIAL*. Tesis Doctoral. Madrid: Universidad Cmo plutense de Madrid; Facultad de Geografía e Historia .
- Sorribes, J., Renau, L., Marrades S, R., Boix D, R., Galindo A, J., Porcar G, R., . . . Rausell K, P. (2012). *LA CIUDAD, ECONOMIA, ESPACIO, SOCIEDAD Y MEDIO AMBIENTE*. Valencia, España: Tirant Humanidades.
- Sotomayor, P. a. (2010). *APROXIMACION A UN MODELO DE ORDENAMIENTO REGIONAL EN EL CARIBE COLOMBIANO - Sistema Urbano Regional emergente y de relevo con epicentrismo en Monteria*.
- Truffello, R., & Hidalgo, R. (Enero de 2015). POLICENTRISMO EN EL ÁREA METROPOLITANA DE SANTIAGO DE CHILE: RESTRUCTURACIÓN COMERCIAL, MOVILIDAD Y TIPIFICACIÓN DE SUBCENTROS. *EURE*, 41(122), 49 - 73.
- Urrutia Abaigar, V. (2001). LAS CIUDADES GLOBALES: REDES Y REGIONES URBANAS. *Azkoaga. Cuadernos de Ciencias Sociales y Económicas*, 491-499.
- Valenzuela, C. O. (2006). CONTRIBUCIONES AL ANÁLISIS DEL CONCEPTO DE ESCALA COMO INSTRUMENTO CLAVE EN EL CONTEXTO MULTIPARADIGMATICO DE LA GEOGRAFÍA CONTEMPORÁNEA. *Investigaciones geográficas, Boletín del Instituto de Geografía*(59), 123 – 134.

Vieira Posada, E., & Navarro Sandino, G. (2010). *LA INFRAESTRUCTURA DE COLOMBIA PARA UNA ADECUADA INTERNACIONAL*. Bogotá D. C.: Pontificia Universidad Javeriana.

Viloria de la Hoz, J. (2007). LA ECONOMÍA DEL DEPARTAMENTO DE CÓRDOBA: GANADERÍA Y MINERÍA COMO SECTORES CLAVE. En A. Meisel Roca, *LAS ECONOMÍAS DEPARTAMENTALES DEL CARIBE CONTINENTAL COLOMBIANO* (págs. 278-369). Cartagena: Coleccion de Economia Regional Banco de la Republica.

Weckowicz, T. E. (1988). *LUDWIG VON BERTALANFFY (1901-1972): A PIONEER OF GENERAL SYSTEMS THEORY*. Alberta - Canada: University of Alberta Center for Systems Research.

Wikipedia. (s.f.). *Estructura*. Recuperado el Noviembre de 2014, de wikipedia.com:
<http://es.wikipedia.org/wiki/Estructura>